



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E NATURAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA
LÍVIA GUIMARÃES DELFINO**

**DA BOLEIA À PREVIDÊNCIA SOCIAL: SENTIDOS DO AFASTAMENTO DO
TRABALHO PARA CAMINHONEIROS DE ROTA LONGA**

VITÓRIA

2014

LÍVIA GUIMARÃES DELFINO

**DA BOLEIA À PREVIDÊNCIA SOCIAL: SENTIDOS DO AFASTAMENTO DO
TRABALHO PARA CAMINHONEIROS DE ROTA LONGA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Psicologia da Universidade Federal do Espírito Santo sob orientação da Prof. Dr. Thiago Drumond Moraes, como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Psicologia.

VITÓRIA

2014

Dados Internacionais de Catalogação-na-publicação (CIP)
(Biblioteca Central da Universidade Federal do Espírito Santo, ES, Brasil)

D349d Delfino, Livia Guimarães, 1982-
Da boleia à previdência social : sentidos do afastamento do
trabalho para caminhoneiros de rota longa / Livia Guimarães
Delfino. – 2014.
162 f. : il.

Orientador: Thiago Drumond Moraes.
Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Universidade
Federal do Espírito Santo, Centro de Ciências Humanas e
Naturais.

1. Previdência social. 2. Doentes - Psicologia. 3. Motoristas
de caminhão - Aspectos da saúde. 4. Motoristas de caminhão -
Doenças – Tratamento. 5. Seguridade social. I. Moraes, Thiago
Drumond. II. Universidade Federal do Espírito Santo. Centro de
Ciências Humanas e Naturais. III. Título.

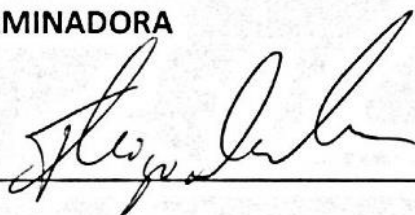
CDU: 159.9

DA BOLEIA A PREVIDÊNCIA SOCIAL: SENTIDOS DO
AFASTAMENTO DO TRABALHO PARA CAMINHONEIROS DE ROTA
LONGA

LÍVIA GUIMARÃES DELFINO

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em Psicologia da
Universidade Federal do Espírito Santo, como requisito parcial para
obtenção do grau de Mestre em Psicologia.

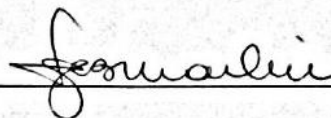
BANCA EXAMINADORA



Prof. Dr. Thiago Drumond Moraes - Orientador, UFES



Prof. Dr. Rafael da Silveira Gomes - UFES



Profa. Dra. Maria das Graças Barbosa Moulin - UFES

Dissertação defendida e aprovada em 29 / 07 / 2014

“É porque todo dia você tá num lugar diferente, conhece gente diferente, entendeu? Você não tem rotina, igual uma empresa de ônibus que “cê” vai ali e volta, vai ali e volta, e o temperamento das pessoa não são igual. Eu, por exemplo, eu se fosse pra mim trabalhar igual você sentada nessa cadeira aí, nossa, pode me dar dez mil reais que eu não vou não! Agora, se me pagar mil contos só pra mim ficar andando aí no quarteirão, tá bom! Esse é o caminhoneiro. Ele não tem espírito de ficar parado, entendeu?”(RS).

AGRADECIMENTOS

Aos segurados do INSS, com quem aprendo diariamente sobre vida e trabalho.

Ao meu orientador, Thiago Drumond Moraes, pela disponibilidade e por ter depositado confiança nesta parceria.

Aos professores Lídio de Souza (*in memoriam*), Maria Cristina Smith Menandro e Mariana Bonomo pelas preciosas sugestões a este trabalho.

À Maria Lúcia Fajóli, secretária do PPGP, por sempre nos receber tão bem e de maneira tão disponível e disposta a ajudar.

A Renatta, Dra. Luciana, Solange, querida equipe, pelo apoio decisivo para que eu pudesse realizar esta pesquisa e pelo compartilhamento de conquistas e angústias no desafio diário da Reabilitação Profissional.

Novamente à Renatta, companheira de todas horas e por quem tenho grande apreço e gratidão, pela compreensão nos momentos em que estive ausente do trabalho

Aos servidores do Programa de Reabilitação do INSS pelo apoio nos primeiros momentos desse trabalho. Em especial, à Vânia, Milton, Maria Augusta, Marly, Rita, Maria Aparecida, pelo incentivo, parceria e apoio constantes; À Arlete, Sidléia, Rosângela, Eliana, pela colaboração na seleção dos segurados.

Aos amigos que se fizeram presentes intensamente no decorrer dessa jornada, estando sempre dispostos a me ouvir, em especial: Anne Karoline, Daniele Carneiro. À Danielle Macedo e José Luiz pelas sugestões e imensa colaboração ao longo da pesquisa.

Ao Gabriel, meu esposo, sem o seu imensurável amor não teria chegado até aqui.

Aos meus pais Maria Aparecida e Waldemir, aos meus irmãos Ítalo e Laísa, a minha tia Waldete e meus avós Carlos e Ursulina (*in memoriam*), a toda minha família, pelas orações, pela acolhida e pelos gestos de muito amor que me fortalecem diante de qualquer desafio.

À Deus, por tudo isso e por tudo.

RESUMO

Delfino, L.G. (2014). *Da boleia à Previdência Social: sentidos do afastamento do trabalho para caminhoneiros de rota longa*. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Psicologia. Vitória: Universidade Federal do Espírito Santo.

A Previdência Social configura-se como um conjunto de normas que organiza a forma de proteção do trabalhador quando este, por qualquer razão, apresenta perda ou redução da capacidade de trabalho, de forma a prejudicar sua subsistência e a de seus familiares. Complementando sua abrangência, destaca-se dentre os programas de seguro social oferecidos pelo Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), o serviço de reabilitação profissional que visa proporcionar aos seus beneficiários, incapacitados parcial ou total para o trabalho, os meios indicados para o reingresso no mercado de trabalho e no contexto em que vivem. Diante disso, o presente trabalho objetivou, de modo geral, descrever, sob o enfoque da relação saúde-trabalho, como se configura o afastamento do trabalho de caminhoneiros de rota longa em benefício previdenciário e com indicação de reabilitação profissional pelo INSS. Os objetivos específicos foram: conhecer aspectos do trabalho de caminhoneiros de rota longa; identificar e descrever os fatores ligados ao processo de adoecimento percebidos pelos participantes; investigar e analisar os sentidos atribuídos ao processo de afastamento do trabalho entre os participantes; verificar e discutir as estratégias utilizadas pelos participantes no enfrentamento da situação de afastamento. Participaram do estudo 13 caminhoneiros de rota longa que recebem o benefício previdenciário auxílio-doença. Os 13 participantes responderam a um questionário contendo dados sociodemográficos e informações breves sobre seu histórico profissional e, em seguida, foram entrevistados individualmente com base em um roteiro semiestruturado. As transcrições das entrevistas foram submetidas à análise de conteúdo e problematizadas à luz da Ergonomia Francófona e das Clínicas do Trabalho sob a orientação da abordagem ergológica. Os resultados evidenciaram aspectos do desenvolvimento profissional e identitário destes trabalhadores, que consequentemente revelaram atravessamentos nos seus modos de adoecer. Tais elementos que se manifestaram a partir das experiências no trabalho bem como algumas características e condições de trabalho dessa profissão, forneceram pistas capazes de inscrever o afastamento do trabalho deste grupo como decorrente de agravos à saúde, em geral, relacionados à atual organização do transporte rodoviário de cargas. Outro aspecto característico desse afastamento, é que em geral ocorre tardiamente com o agravamento das morbidades, ficando evidente a influência dos modos de lidar com o adoecer neste processo. Além disso, os dados apontam para a necessidade de aprimoramento constante das ações da Previdência Social considerando-se a não atenção às especificidades de determinado grupo profissional nos processos de avaliação e acompanhamento prestado no âmbito do INSS.

Palavras-chave: Caminhoneiros de rota longa, afastamento do trabalho, previdência social, adoecimento.

ABSTRACT

Delfino, L. G. (2014). *The ride to Social Security: the senses away from work for long distance truck drivers*. Masters Degree Thesis. Psychology Post Graduation Program. Vitória: Federal University of Espírito Santo.

Social Security is configured as a set of rules that organizes the form of worker protection when, for whatever reason, has loss or reduced work capacity, in order to undermine their livelihoods and their families. Complementing its range, stands out among the social insurance programs offered by the National Social Security Institute (INSS), the vocational rehabilitation service that aims to provide its beneficiaries, disabled partially or totally to work, the means given for the re-entry in the labor market and the context in which they live. Therefore, this study aimed, in general, to describe, from the standpoint of the relationship between health and work, the configuration of the absence from work for long distance truck drivers in pension benefit and indication of vocational rehabilitation by the INSS. The specific objectives were to find aspects of the work of long distance truck drivers; identify and describe the factors related to the disease process perceived by participants; investigate and analyze the meanings attributed to the process of absenteeism among participants; verify and discuss the confrontation strategies used by participants in regarding the situation of absence. The study included 13 long distance truck drivers who received sickness benefit pension. The 13 participants answered a questionnaire on sociodemographic characteristics and brief information about their employment history and then were interviewed individually based on a semi-structured script. The interview transcripts were subjected to content analysis and problematized in light of Francophone Ergonomics and Clinics of Labor under the guidance of ergological approach. The results showed aspects of professional identity and development of these workers, who consequently revealed crossings in their modes of getting sick. Such elements that manifest from experiences at work as well as some characteristics and working conditions of the profession, provide clues able to enroll the absence from work of this group as a result of health problems, generally related to the current organization of road transport loads. Another characteristic feature of this remoteness, is that generally occurs later with worsening morbidities, evidencing the influence of ways of dealing with the illness in the process. Furthermore, the data point to the need for constant improvement of the shares of Social Security considering the lack of attention to the particularities of a given professional group in the assessment and monitoring provided under the INSS.

Keywords: Long distance truck drivers, absence from work, social security, illness.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	13
1.1 Repensando o lugar do trabalho	17
1.2 Transformações no mundo do trabalho e transporte rodoviário de no Brasil.....	20
<i>1.2.1 Reestruturação e modernização do transporte rodoviário de cargas no Brasil</i>	<i>21</i>
<i>1.2.2 Alguns estudos com caminhoneiros na perspectiva saúde- trabalho.....</i>	<i>24</i>
1.3 Aspectos gerais e institucionais da Previdência Social e Reabilitação Profissional no Brasil.....	27
1.4 A contribuição da abordagem ergológica: pressupostos teóricos e questão de pesquisa.....	32
<i>1.4.1 Ergonomia: articulações com a atividade</i>	<i>34</i>
<i>1.4.2 Sobre alguns conceitos da abordagem ergológica incorporados à pesquisa</i>	<i>35</i>
<i>1.4.3 Contribuições da Clínica da Atividade e Psicodinâmica do Trabalho</i>	<i>41</i>
2. OBJETIVOS.....	46
2.1 Objetivos gerais	46
2.2 Objetivos específicos	46

3. MÉTODO.....	47
3.1 Participantes.....	47
3.2 Procedimento de coleta de dados.....	49
3.3 Procedimento de análise dos dados	51
4.2.1 Eixo temático 1: escolha profissional.....	63
4.2.2 Eixo temático 2: apreensões da experiência de trabalho.....	64
4.2.3 Eixo temático 2: configuração da atividade de trabalho do caminhoneiro	72
4.2.4 Eixo temático 4: saúde e trabalho.....	85
4.2.5 Eixo temático 5: impactos do adoecimento na capacidade Laboral.....	86
4. RESULTADOS	55
4.1 Quem são os participantes?	59
4.2 Análise de Conteúdo: primeiras considerações	61
5. DISCUSSÃO.....	106
5.1 A profissão sob o olhar do caminhoneiro afastado do trabalho.....	107
5.1.1 O ingresso na profissão e identidade	107
5.1.2 Desenvolvimento profissional e identitário	114
5.1.3 Identidade, reconhecimento psicossocial e saúde.....	117
5.2 Configuração da atividade do caminhoneiro: interfaces com o afastamento do trabalho.....	119

5.2.1 <i>Situações e processos de trabalho</i>	119
5.2.2 <i>Situação de trabalho e processos de adoecimento</i>	125
5.3 Modos de lidar com o adoecer: atravessamentos no afastamento do trabalho	127
5.4 Afastamento do trabalho.....	132
5.4.1 <i>Sentidos do afastamento do trabalho: possíveis caminhos para o programa de reabilitação profissional do INSS</i>	132
5.4.2 <i>Da boleia a potenciais perspectivas a partir do afastamento do trabalho</i>	141
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS	144
REFERÊNCIAS	147
APÊNDICE	159

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Dispositivo Dinâmico a Três Polos.....	40
Figura 2: Distribuição das doenças mencionadas pelos entrevistados	61
Figura 3: Óbitos por Causas Externas no Brasil - Óbitos por Ano e Faixa etária	113

LISTA DE ABREVIATURAS

AC	Análise de Conteúdo
APST	Análise Pluridisciplinar das Situações de Trabalho
CAP(s)	Caixas de Aposentadorias e Pensões
CRP(s)	Centros de Reabilitação Profissional
CLT	Consolidação das Leis do Trabalho
DST	Doenças Sexualmente Transmissíveis
LOPS	Lei Orgânica da Previdência Social
INAMPS	Instituto Nacional de Assistência Médica e Previdência Social
INPS	Instituto Nacional de Previdência Social
INSS	Instituto Nacional do Seguro Social
JIT	Just in time
NRP(s)	Núcleos de Reabilitação Profissional
SUS	Sistema único de Saúde

APRESENTAÇÃO

A experiência de afastamento do trabalho de caminhoneiros de rota longa em benefício previdenciário pelo Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) norteou o delineamento deste cenário de investigação que compreende desde a interrupção da atividade profissional por motivo de adoecimento até as percepções e ações geradas a partir dessa condição.

Para prosseguirmos nesta discussão, parece ser relevante explicar as motivações iniciais que me conduziram a buscar uma aproximação com o campo da Psicologia do Trabalho, mais especificamente na perspectiva da relação saúde-trabalho.

A experiência de estar atuando no Programa de Reabilitação Profissional prestado pelo INSS, colocou-me em uma situação privilegiada para a observação de múltiplos elementos ligados ao trabalho que apareceram durante os atendimentos nesse serviço. Deste modo, o campo problemático que se pretende configurar como objeto de estudo de pesquisa empírica, consiste também no meu contexto laboral, o que se tornou desafiador frente à necessidade de distanciamento do pesquisador. Antes de tecer considerações sobre meu objeto de estudo, destaco que a prática de trabalho como analista do seguro social com formação em terapia ocupacional se tornou valiosa por oportunizar-me conhecer trabalhadores de diversas categorias profissionais, tanto da zona rural como urbana, bem como diferentes processos de adoecimento que resultaram no afastamento do trabalho.

Neste contexto, percebeu-se que a interrupção da atividade profissional pode se constituir em um evento de múltiplas faces, marcado por sentimentos de insatisfação, insegurança, revolta, esperança, prestígio, medo, exclusão, entre outros. E, assim, nesta aproximação com os trabalhadores foi inevitável a curiosidade pelas diferentes histórias de vida pessoal e profissional.

Entre os atendimentos realizados ao longo desses anos em uma unidade do INSS responsável pela demanda da região metropolitana de Vitória e de alguns municípios do interior do estado, foi particularmente marcante o discurso dos caminhoneiros: ouvi por várias vezes sobre o desejo de retornar ao trabalho na estrada mesmo diante das decisões contrárias por parte da perícia médica do INSS. Esse discurso, também relatado por outros colegas de trabalho do INSS, quase sempre foi justificado pelas equipes de reabilitação profissional sob o aspecto financeiro. Assim, não é raro que durante os atendimentos no programa predomine a imagem do caminhoneiro irritado e apreensivo, o que me provocou a eleger a experiência de afastamento de caminhoneiros de rota longa como objeto de estudo.

1. INTRODUÇÃO

A afinidade com caminhoneiros afastados do trabalho começou a existir ao perceber-se o quanto suas experiências vivenciadas a partir desta profissão se entrelaçavam durante os atendimentos, sendo marcantes em seus discursos os valores subjacentes ao trabalho além de relatos sobre situações de trabalho que na maioria das vezes sugeriram desdobramentos em sua saúde. Para ilustrar melhor as percepções vividas nos atendimentos, segue alguns trechos do registro próprio do acompanhamento institucional a um caminhoneiro:

Beneficiário com 55 anos, ensino fundamental incompleto e vinculado à empresa do ramo alimentício. Encontra-se em benefício há 04 anos por motivo de transtorno mental. Após avaliação da perícia médica, foi considerável elegível para o programa de reabilitação profissional (...). Neste primeiro atendimento, o beneficiário não desejou conversar, manteve-se cabisbaixo a maior parte do tempo. O cônjuge foi convidado a participar do atendimento após seu consentimento. Orientamos sobre o programa de reabilitação profissional e do contato que será feito com a empresa de vínculo a fim de informar sobre a inserção do beneficiário no programa (...). Remarcado (16/03/2010).

Beneficiário atendido nesta data mantendo-se em silêncio no primeiro momento. Questiono sobre quando começou a trabalhar como caminhoneiro. Ele conta que veio da roça em 1982 (...). Pergunto sobre o início dos problemas de saúde e ele apenas fala sobre o uso contínuo do “rebite” durante longo período em que exerceu a atividade (...). Ao final do atendimento, informo que ainda não obtive êxito no contato com a empresa. Remarcado (29/03/2010).

Tais registros remetem a relação entre saúde e trabalho que se estabelece em um cenário de consolidação do capitalismo, imprimindo uma nova conceituação de saúde no campo da medicina determinada pelo critério da capacidade de trabalho. A doença passa então a ser vista como “uma condição socialmente reconhecida e legítima de inatividade” (Herzlich, 1984, p. 206) e o cuidado médico se tornou uma prerrogativa para restaurar o corpo ao trabalho já que adquiriu o estatuto de força de produção (Herzog, 1991; Vasconcelos, Lins, Vargas & Ribeiro, 2010).

Neste contexto em que a sociedade passou a se reorganizar em torno da condição do assalariamento, o seguro obrigatório configurou-se como uma nova função do Estado visando possibilitar o pertencimento social para as populações colocadas à margem pela industrialização. Constituindo-se em uma estrutura complexa e sobre o pressuposto da mutualidade¹, a seguridade social procede da transformação de propriedade pela mediação do trabalho e que sob o arbítrio do Estado destina-se a garantir os trabalhadores e sua família contra os riscos de toda a natureza, que possam suprimir ou reduzir sua capacidade de ganho, de geração de renda de subsistência (Castel, 2009).

A trajetória de lutas políticas e conquistas sociais que antecedeu a conquista da classe operária pela preservação referente à destituição em situações fora do trabalho, seja nos casos de doença, acidente, velhice improdutiva (Castel, 2009), por outro lado também favoreceu ao questionamento da incapacidade de ordem biológico e individual, que com a expansão da medicina no decorrer da década de 1970 sob o domínio da "medicalização da sociedade", passou a fundamentar-se no valor normativo adotado pelo conhecimento médico (Laurell, 1982).

¹De acordo com Castel (2009), a organização democrática está no cerne da mutualidade, pressupondo uma vinculação social decorrente de relações que independem de uma sujeição moral e não comandadas pelas leis de mercado. Assim, é o princípio de solidariedade que une os membros de uma mutualidade.

Em consequência da evolução desse processo, a redefinição de práticas subjacentes ao conhecimento científico acumulado no decorrer desses anos foi decisiva para a incorporação da concepção socioambiental da incapacidade, tornando-se preponderantes as determinações estruturais e fatores sociais no seu estabelecimento e superação (Takahashi, Kato & Leite, 2010). Desde então, sucedeu-se a implantação de políticas públicas e a organização estatal de modelos de atenção à população com incapacidades, apontando como obrigatoriedade legal, os programas de reabilitação profissional que tradicionalmente vinculados aos sistemas de Previdência Social, passaram a regular os custos de concessão dos benefícios previdenciários além de evitar a incapacidade permanente para o trabalho (Takahashi, 2006; Takahashi, *et al.*, 2010).

Nesta perspectiva, o fenômeno que será abordado no presente trabalho permeia o entendimento de aspectos do afastamento do trabalho de caminhoneiros de rota longa com indicação de reabilitação profissional pelo INSS. Pretende-se explorar como se configura o afastamento do trabalho destes caminhoneiros, sendo preponderante conhecer aspectos do seu trabalho bem como identificar fatores que conduziram a interrupção dessa atividade laboral até as afetações produzidas pela referida condição.

A questão tem sua relevância na medida em que os assuntos relacionados à reabilitação profissional, vinculada ao sistema previdenciário brasileiro, além de visíveis no âmbito social apontam a ineficiência de um serviço caracterizado, em geral, por práticas que se distanciam da proteção social aos trabalhadores (Takahashi & Iguti, 2008; Maeno, Takahashi & Lima, 2009; Maeno & Vilela, 2010; Takahashi *et al.*, 2010). Destacam-se ainda as mudanças no modelo de reabilitação profissional brasileiro uma vez que não se configuram por parte do Ministério da Previdência Social como favoráveis à construção de

uma política pública com ações efetivas na inserção do trabalhador em um trabalho que permita sua integração social plena (Maeno, *et al.* 2009).

Em meio às muitas transformações no mundo do trabalho a partir dos anos 1990 com fortes repercussões em países do Terceiro Mundo, especialmente naqueles com um parque industrial significativo como é o caso do Brasil (Antunes, 2008), também se inscreve esta problemática em um cenário de ampliação da classe trabalhadora brasileira. Assim, mostrando-se de forma heterogênea e multifacetada, tal classe passa a compreender trabalhadores estáveis e precários, qualificados e desqualificados, empregados e desempregados, diferenças geracionais e de gênero, estratificações e fragmentações acentuadas pelo processo crescente de internacionalização do capital (Antunes, 2008).

Assim, o desenho desse trabalho contempla aspectos que de um lado poderão revelar a inquietante situação de não trabalho dos entrevistados (Castel, 2009) e de outro as vivências na atividade de caminhoneiro que permitem “restituir as formas concretas, sociais e históricas da atividade” (Duc, 2002, p. 49) além de evidenciar as circunstâncias de suas mobilizações para obtenção dos resultados almejados (Dejours, 2012a) as quais podem não ser estanques de adoecimento.

Diante dessas considerações, a estruturação introdutória deste trabalho compreende três eixos centrais: o primeiro caracteriza o lugar assumido pelo trabalho considerando-se o contexto sociopolítico e econômico além dos desdobramentos da experiência real de trabalho que se inscreve nesses contextos; o segundo as transformações no mundo do trabalho bem como o processo de reestruturação e modernização do transporte rodoviário de cargas no Brasil e ainda alguns estudos com caminhoneiros no âmbito teórico-técnico nacional; o terceiro discute sobre aspectos gerais e institucionais da Previdência Social, incluindo-se o serviço de Reabilitação Profissional prestado no INSS e por último,

expõem-se os conceitos e pressupostos da Ergonomia francófona, Clínica do Trabalho e Psicodinâmica do Trabalho, que sob a orientação de base da Ergologia nortearam o desenvolvimento desta pesquisa.

Os aspectos metodológicos contemplaram únicas estratégias tanto na coleta como na análise de dados. Os resultados e as discussões desse trabalho buscaram apropriar-se dos elementos presentes nos referenciais teóricos apresentados na introdução. O trabalho é encerrado com considerações que discutem os desdobramentos práticos das especificidades de determinado grupo profissional no que tange as ações desenvolvidas pela Previdência Social.

1.1 Repensando o lugar do trabalho

Para o desenvolvimento desta pesquisa tornou-se inevitável pensar na multiplicidade do campo no qual se insere o trabalho uma vez que podem ser reveladas enigmáticas conformações quando se tenta conjugá-lo nos planos, da teoria e realidade, e do científico e social (Teiger, 1992). Neste sentido, ao considerar o trabalho como categoria representativa da sua condição e que explica o processo de desenvolvimento humano (Jacques, 1996), serão apresentados pontos de vista os quais evidenciam sua complexidade também a partir do que lhe é subjetivo e afetivo (Dejours, 2012a).

Do ponto de vista ontológico, compreende-se o trabalho como principal atividade do homem, mediadora da relação homem/natureza, ou seja, o homem transforma a natureza por meio do trabalho (na perspectiva marxista) de acordo com seus interesses e necessidades e também se transforma, ao mesmo tempo. Além disso, ao realizar-se por meio de uma atividade intelectual, motivadora e planejada, é capaz de proporcionar a

contínua relação entre os homens, o que caracteriza a sociedade humana. Assim, o produto do trabalho humano e sua elaboração transferem-se para as futuras gerações possibilitando a ocorrência da evolução e da história (Leontiev, 1978).

Entretanto, esta concepção ontológica de trabalho nem sempre foi predominante, já que anterior à concepção moderna, o trabalho esteve vinculado, por exemplo, à força física, à escravidão e ao comércio, configurando-se em termos de isolamento e/ou imobilização forçada. Nesta sequência, apenas nos últimos séculos se atribuiu ao trabalho o sentido econômico, quando as sociedades contemporâneas passaram a se estruturar sob os alicerces do emprego formal e institucionalizado.

Nesse contexto em que “o trabalho passou a significar um instrumento do valor e da dignidade humana[...]" (Krawulski, 1998, p. 12), é sob a forma do assalariamento que se estabeleceu a relação trabalho, trabalhador e tempo (Hirata & Zarifian, 2000). Assim, a noção de trabalho produtivo, em conformidade com os princípios marxistas, remonta a uma mudança gradual nas sociedades que passam a ser apoiadas sobre a produtividade e nas quais, com o desenvolvimento do capitalismo, a utilização do trabalho enquanto tempo de vida vendido aparece como eixo central (Schwartz, 2011a).

Por outro lado, compreendendo-se o trabalho como objeto histórico há de se considerar os significados sociais a ele atribuídos ao longo da história da humanidade, bem como suas influências no contexto de vida. Nesta perspectiva, são os arranjos sociais, políticos, econômicos e culturais, assumidos em diferentes épocas e espaços, que determinam a relação entre homem e trabalho (Gondar, 1989). Sendo assim, admite-se que o trabalho continua a exercer um papel central na estruturação social (Antunes & Alves, 2004).

No que tange as perspectivas científicas, é pertinente apontar outras interpretações ancoradas na hipótese de que o trabalho não se reduz a uma atividade de produção, conforme propõe Dejours (2012b). Portanto, é ao defini-lo como “tudo o que, em uma situação real, não foi previsto pela concepção, pelo planejamento e organização da tarefa” (Dejours, 2012b, p.177), que o autor também o inscreve enquanto condições favoráveis à ampliação da subjetividade e da vida. Assim, a partir desta relação de apropriação recíproca entre subjetividade e trabalho, o “corpo” envolvido na experiência do trabalhar desenvolve-se ao conhecer seus próprios limites e falhas e, por conseguinte, ao descobrir novas capacidades e a gostar de si mesmo (Dejours, 2012b).

Tais proposições também retomam aproximações com a situação real de trabalho na qual se demonstrou que o “trabalho efetuado” jamais corresponde ao “trabalho esperado”, ou seja, aquele fixado por regras e orientado por objetivos determinados (Guérin, Laville, Daniellou, Duraffourg & Kerguelen, 2001). Partindo-se então desta intersecção entre trabalho real e trabalho prescrito, o indivíduo é colocado em uma contínua reinterpretação de normas antecedentes, apreendidas por tudo aquilo que precede o que se vai fazer nas situações de trabalho. Assim, tenta delas se apropriar tornando próprio este meio repleto de variabilidades (Durrive & Schwartz, 2008).

Ainda integrando a complexidade das questões frente ao campo do trabalho, há de se considerar por um lado, a generalidade da situação de trabalho compreendida por um conjunto de procedimentos e meios elaborados nos níveis econômico, técnico, processual, jurídico, e organizacional e que remetem consequentemente ao patrimônio da humanidade. E de outro, ao engajamento dos indivíduos nestas situações de trabalho com sua história e suas experiências, seus corpos e sua subjetividade, seus desejos e suas expectativas (Duraffourg, 2007).

1.2 Transformações no mundo do trabalho e transporte rodoviário de cargas no Brasil

O contexto social, político e econômico decorrente das crises dos anos 1960 e 70 foi determinante no processo de reestruturação produtiva, sendo marcado por uma intensa competitividade das empresas além de conflitos sociais relacionados às formas tradicionais de organização do trabalho e da produção. Nesse cenário, a maior integração e flexibilidade empresarial surge como uma reação à crise social e possibilidade de aumento da produtividade diante de um mercado instável (Antunes, 2001).

Diante da introdução de outros modelos de produção alternativos à perspectiva racionalista dos sistemas fordista e taylorista com vistas à manutenção do sistema capitalista, merece destaque o modelo japonês (toyotismo) (Navarro & Padilha, 2007). É importante destacar que de acordo com Antunes (2008), esse modelo não revelou muitos avanços em relação ao fordismo e o taylorismo considerando-se sua operacionalização em um mesmo sistema produtor de mercadorias e do processo de criação e valorização do capital. Sendo assim, o autor aponta a flexibilização dos trabalhadores, e consequentemente de suas condições de trabalho, como imprescindível na flexibilização produtiva não somente no modo de produção do toyotismo.

A crescente mundialização do capital conduziu a profundas transformações no mundo do trabalho na medida em que se evidenciam processos de complexificação, heterogeneização e fragmentação do trabalho (Antunes & Alves, 2004). Portanto, já em um cenário contemporâneo, Antunes (2008) aponta esta múltipla processualidade a começar pela diminuição da classe operária industrial tradicional tanto em consequência do quadro econômico recessivo como da introdução da automação, da robótica e da microeletrônica. Conjuntamente, a ampliação do trabalho assalariado por meio da expansão do setor de

serviços foi preponderante na heterogeneização do trabalho configurando-se com o aumento do trabalho parcial, temporário, precário e terceirizado. Diante disso, instaura-se um processo de maior fragmentação e complexificação da classe trabalhadora (Antunes, 2008).

Diante dessas transformações de caráter duplo e paradoxal que ora se revelam no intenso envolvimento requerido ao trabalhador e ora na sua insegurança no emprego (Hirata, 2002), torna-se necessária uma noção cada vez mais ampliada do trabalho, principalmente no setor de serviços no qual também foram incluídas novas estratégias nos modos de organizar o trabalho (Antunes & Alves, 2004; Antunes, 2008). Neste contexto, assume relevância para o presente trabalho, a reestruturação do transporte rodoviário de cargas uma vez que novas características são incorporadas a esse ramo de atividade a partir da reorganização do sistema de produção (Nunes, 2011). Assim, discutem-se no próximo tópico, os principais aspectos deste processo já que se consideram profícuos à reflexão sobre os modos de trabalhar e viver dos caminhoneiros de rota longa no contexto atual.

1.2.1 Reestruturação e modernização do transporte rodoviário de cargas no Brasil

A estrutura rodoviária que foi e continuou sendo desenvolvida no Brasil a partir da década de 1950, passou a atender prioritariamente a demanda por circulação dos Estados mais industrializados, de forma a estabelecer uma relação direta entre a industrialização e a infraestrutura rodoviária brasileira (Nunes, 2011). Assim, na segunda metade dos anos 1990, desponta o processo de reestruturação do transporte rodoviário de cargas em um cenário de privatização das ferrovias e portos além da concessão das estradas à iniciativa privada e descentralização da infraestrutura do transporte para os níveis estadual e municipal (Santos 2007).

Neste contexto, o uso do automóvel se consolidava como um dos principais meios de transporte do Brasil marcando o predomínio do transporte rodoviário, tanto de cargas como de passageiros (Kapron, 2012). Registra-se então no decorrer desse período o crescimento da participação das empresas de transporte concomitante ao surgimento de diferentes formas de contratação, com destaque para a vinculação dos motoristas autônomos.

Santos (2007) aponta a modernização das empresas desse setor a partir de 1990 com a introdução da “logística” de transportes o que mobilizou a “terceirização” ou a “subcontratação” na oferta de serviços pelas empresas e na execução do transporte nos padrões de organização do trabalho. Tal tipo de organização empresarial apresentou distintas formas de flexibilização do trabalho: repasse dos custos de investimento e manutenção do caminhão ao proprietário do veículo até a possibilidade de dispensa em período de baixa demanda por cargas; maior exigência dos horários do transporte entre carregamento e descarregamento e a permanente disponibilidade do motorista com relação às empresas.

Aliada a essas novas configurações, a modernização dos veículos não se limitou aos avanços nos modelos com maior capacidade de carga, incorporando também a utilização de sistemas informatizados e eletrônicos destinados ao monitoramento e segurança das cargas. Por outro lado, a tecnologia, que se mostrou favorável à segurança do caminhoneiro e a eficiência do trabalho, evidenciou a necessidade de maior qualificação profissional (Kapron, 2012). Portanto, há de se considerar que o caminhoneiro autônomo, também responsável pelo transporte de longa distância, acabou não integrando essa dimensão tecnológica incorporada por parte das grandes empresas de transporte (Santos, 2007).

O desenvolvimento de novas formas de gestão no transporte rodoviário de cargas passou a estar pautado na maior eficiência e diminuição de custos, no controle da qualidade bem como nas exigências de distribuição rápida e pontual das operações de carregamento e descarregamento dos caminhões, o que refletiu nas condições do tempo de trabalho nesse setor (Santos, 2007). Tais tendências, que também representam a utilização de novas tecnologias no transporte, refletem ainda os “novos arranjos trabalhistas e menor número de intermediários no manuseio das mercadorias e produtos transportados” (Chahad & Cacciamali, 2005, p.124). Desse modo, ressalta-se as principais modalidades tecnológicas que geraram impactos no sistema produtivo e nas relações de emprego no setor de transporte rodoviário:

Entrega de mercadorias pelo processo "Just in Time"; utilização pelas empresas de operações e equipamentos mais capital intensivo; novas formas de transporte e armazenamento de mercadorias; e sistemas de transportes intermodais combinando diferentes formas de transporte (Chahad & Cacciamali, 2005, p.124).

Sendo assim, a modernização empresarial neste setor introduziu mudanças significativas na organização do trabalho, destacando-se o maior controle do tempo da atividade do motorista (Kapron, 2012).

Uma vez explanados os principais aspectos históricos do transporte rodoviário de cargas além das reestruturações desse setor, supõe-se que sua maior eficiência econômica está associada a uma ideologia de progresso juntamente à valorização simbólica criada com a aquisição do caminhão: “o caminhão pode ser identificado como um dos símbolos da moderna indústria na sua tecnologia constantemente aprimorada e quando contextualizado na era automobilística” (Kapron, 2012, p. 46). Assim, é possível inferir que as transformações nesse sistema de transportes, produzidas ao longo das últimas

décadas, trazem implicações sobre os padrões de adoecimento e sofrimento destes trabalhadores, ao mesmo tempo em que exigem paulatina (re)produção de valores e significados sobre ser caminhoneiro (Kapron, 2012).

1.2.2 Alguns estudos com caminhoneiros na perspectiva saúde-trabalho

Sabe-se que estudos de base epidemiológica têm demonstrado a associação de fatores de risco, como por exemplo, hábitos de vida e fatores ocupacionais, com o desenvolvimento de agravos à saúde em caminhoneiros. No que se refere ao estilo de vida deste grupo, destacam-se nesses estudos os hábitos alimentares destes trabalhadores que frequentemente são caracterizados como inadequados, insuficientes ou pouco saudáveis (Andrusaitis, Oliveira & Barros Filho, 2006; Guedes, Âredes Brum, Costa & Almeida, 2010), além de fatores como o tabagismo, consumo de bebidas alcóolicas (Lemos, Marqueze, Sachi, Lorenzi-Filho & Moreno, 2009), inibidores do sono, drogas, sedentarismo (Lopes, Russo & Fiorini, 2007; Cavagioni & Pierin, 2010; Codarin, Moulatlet, Nehme, Ulhôa, & Moreno, 2010) e hábitos de sono (Guimarães, Landim & Aparecida, 2003; Souza, Paiva & Reimão, 2008). Nesta perspectiva, é importante destacar o estudo de Cavagioni, Bensenõr, Halpern & Pierin (2008), no qual sugere-se que a caracterização do estilo de vida adotado por estes trabalhadores está relacionada aos próprios aspectos do seu trabalho.

No que se refere a prevalência de Doenças Sexualmente Transmissíveis (DST) nestes trabalhadores, tem sido demonstrado que a elevada vulnerabilidade para essas doenças está relacionada ao seu compartimento sexual. Em geral, identifica-se neste grupo a baixa frequência de uso do preservativo, a elevada proporção de relato de DST e relações

sexuais tanto com parceiras eventuais como profissionais do sexo (Villarinho *et al.*, 2002; Masson & Monteiro, 2010).

O uso de inibidores do sono e bebidas alcoólicas também é apontado por alguns estudos que sugerem que o uso dessas substâncias tem sido influenciado pela alta exigência do trabalho devido às exigências de transporte de carga de horário e grandes distâncias diárias percorridas (Nascimento, Nascimento & Silva, 2007; Cavagioni, Pierin, Batista, Bianchi & Costa, 2009). Outro aspecto importante refere-se à associação do consumo de rebite às faixas etárias mais jovens, o que tem sinalizado uma maior vulnerabilidade ao uso de drogas entre esses trabalhadores possivelmente em decorrência do seu pouco tempo de profissão acarretando maiores dificuldades em lidar com as pressões no trabalho (Knauth *et al.*, 2012).

A associação entre sono, idade, cansaço, obesidade e longas jornadas de trabalho também foi identificada em alguns estudos que avaliam a qualidade de vida dos caminhoneiros. Além disso, outros resultados evidenciam que a jornada extensa de trabalho também é considerada como fonte de estresse, estando também associada a distúrbios psíquicos menores (Penteado, Gonçalves, Costa & Marques, 2008; Ulhôa, Marqueze, Lemos, Silva, Silva, Nehme, P. & Moreno, 2010). Por outro lado, vale ressaltar o estímulo a longas jornadas de trabalho em razão do valor de pagamento do frete estipulado por tarefa e carga conforme foi demonstrado no estudo de Knauth, *et al.* (2012).

No estudo comparativo de Souza, Paiva & Reimão (2008), no qual foi identificada a alta prevalência de distúrbios do sono em caminhoneiros portugueses e brasileiros, vale apontar que o trabalho em turnos foi considerado como gerador de prejuízos ao aspecto social desses trabalhadores. Os autores sugerem ainda que estes trabalhadores apresentam

uma maior capacidade física e psicológica por se dedicar ao trabalho em turnos, o que também pode estar associado a procura tardia por assistência médica

Chama atenção os estudos que apontaram a dificuldade de acesso a serviços por parte deste grupo bem como a falta de tempo para o cuidado à saúde. Por outro lado, ressalta-se que sua procura por assistência tem ocorrido somente em casos de emergência e que paralelamente conjuga-se a uma percepção de saúde representada pela ausência de problemas de saúde ou negação daqueles existentes (Cavagioni *et al.*, 2009; Masson & Monteiro, 2010). Nesse sentido, é relevante apontar que o baixo suporte social ^{2a} a que estão submetidos estes caminhoneiros constitui-se como integrante dessas problemáticas as quais também tem influências a elevada carga de trabalho e precárias condições das estradas (Knauth *et al.*, 2012)

Nota-se uma tendência geral dos estudos epidemiológicos em valorizar os hábitos de vida e aspectos objetivos do trabalho, verificando-se que em geral partem da antecipação da previsibilidade de fenômenos e comportamentos (Ruiz & Araújo, 2012), o que permite inscrever, por exemplo, o uso do álcool, o sedentarismo e a alimentação inadequada como hábitos modificáveis (Domingos, Jora, Carvalho & Pillon, 2010). Por outro lado, infere-se que poucos estudos têm investigado particularidades da atividade do caminhoneiro para além da dimensão prescritivo-normativa. Desse modo, estudos sob o enfoque de bases teóricas que favoreçam a “ampliação da capacidade de análise e gestão coletiva sobre o próprio trabalho” (Ruiz & Araújo, 2012, p.180) podem ampliar o escopo de intervenções cientificamente embasadas das políticas públicas direcionadas a estes trabalhadores.

² De acordo com Valla (1999, p.10), o apoio social define-se como: qualquer informação, falada ou não, e/ou auxílio material oferecido por grupos e/ou pessoas que se conhecem e que resultam em efeitos emocionais e/ou comportamentos positivos.

1.3 Aspectos gerais e institucionais da Previdência Social e Reabilitação Profissional no Brasil

A promulgação da Lei Eloy Chaves no ano de 1923 anunciou o efetivo surgimento da previdência social no Brasil através da criação dos Caixas de Aposentadorias e Pensões (CAP(s)), que administrados na estrutura do Estado, se organizaram com recursos das empresas sendo destinados à assistência, aposentadoria e pensão (Takahashi, 2006; Bregalda, 2012). Neste contexto, o serviço de reabilitação profissional foi instituído legalmente em 1943 com sua integração aos benefícios destes primeiros sistemas previdenciários (Soares, 1991).

Ao longo deste período, a criação da Lei n. 3. 807/1960, denominada de Lei Orgânica da Previdência Social (LOPS), veio estabelecer a unificação do sistema previdenciário, com sua ampliação para todas as categorias profissionais pertencentes ao regime de Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) além da uniformização dos benefícios previdenciários (Boschetti, 2003). Com a incorporação da LOPS, o Estado passou então a assumir o custeio dos gastos administrativos e pessoais além de redefinir a prestação dos serviços de reabilitação profissional através dos Centros de Reabilitação Profissional (CRP(s)) (Takahashi, 2006).

A unificação do sistema previdenciário no ano de 1966 resultou na criação do Instituto Nacional de Previdência Social (INPS), possibilitando a expansão da abrangência previdenciária para outras categorias profissionais - trabalhadores autônomos e temporários, empregados domésticos, jogadores de futebol profissionais e trabalhadores rurais - (Batich, 2004), bem como a ampliação dos serviços de reabilitação profissional (Ferreira, 1985). Desde então, os CRP(s) passaram a integrar oficialmente a estrutura do INPS e no ano de 1976 a reabilitação profissional se tornou obrigatória na legislação

brasileira. Assim, sob a orientação do modelo hospitalocêntrico de assistência médica, foram disponibilizados recursos, materiais e humanos, necessários ao projeto de implantação dos CRP(s) (Ferreira, 1985; Takahashi & Iguti, 2008).

Maeno, Takahashi e Lima (2009) ressaltam que os CRP(s) compreendiam setores assistenciais terapêuticos, oficinas de ensino e treinamento profissionalizante além de atividades direcionadas para pesquisas de mercado. E, com enfoque no trabalho interdisciplinar, se destinavam a avaliação, recuperação, reabilitação - sobretudo física - e habilitação profissional (Lancman, 2004).

De acordo com Lancman (2004) e Soares (1991), nesses centros em que se realizava o processo de reabilitação profissional, não era garantido o retorno e/ou a manutenção em seu trabalho. Assim, observava-se que somente metade dos trabalhadores permanecia no mercado formal de trabalho, sendo a maior parte absorvida pelo mercado informal e registrando-se ainda as situações de subemprego e desemprego.

Com a criação do Instituto Nacional de Assistência Médica e Previdência Social (INAMPS) em 1977, foram incorporadas as atividades médicos-assistenciais e de reabilitação as quais compreendiam o tratamento médico-cirúrgico, a reabilitação física e profissional. Tal estrutura foi mantida até 1990, e com a criação do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), houve a desintegração da assistência à saúde do novo ordenamento de atribuições preconizando-se a centralização no cumprimento do direito do trabalhador na aquisição do benefício previdenciário (Soares, 1991).

Esta reconfiguração no quadro de atribuições do INSS esteve em concordância com a determinação da Lei Orgânica de Saúde de 1990 no que se refere à execução da reabilitação física por parte do Sistema único de Saúde (SUS) e a reabilitação profissional

como integrante das competências do INSS bem como o custeio do benefício durante o período de afastamento do trabalho (Bregalda, 2012).

No que se refere à divisão entre as atribuições da reabilitação profissional e aquelas da reabilitação física e psicossocial, Maeno, Takahashi e Lima (2009) apontam para a insustentabilidade dessa separação uma vez que são áreas diretamente associadas. Sendo assim, para Lancman (2004), a recuperação física, reabilitação profissional e retorno ao trabalho constituem um processo contínuo e único.

Entre os anos de 1995 a 2000, a instituição do Plano de Modernização da Reabilitação Profissional na estrutura INSS veio consolidar o modelo reducionista da atenção, haja vista o processo de desmantelamento dos CRP(s) e dos Núcleos de Reabilitação Profissional (NRP(s)) iniciado em 1990 (Maeno & Vilela, 2010). Diante disso, procedeu-se com a implantação do subprograma de reabilitação profissional denominado de “Reabilita”, que passou a ser operacionalizado institucionalmente apenas pelo responsável pela orientação profissional e não mais pelas equipes de reabilitação profissional dos CRP(s) compostas por fisioterapeutas, terapeutas ocupacionais, psicólogos, assistentes sociais, médicos e outros profissionais (Takahashi & Iguti, 2008).

Com a promulgação da Lei n. 8.213, de 24 de julho de 1991, foi ampliado o direito à reabilitação profissional ao segurado não acidentado do trabalho e inclusive aos aposentados, e na medida das possibilidades do órgão da Previdência Social, aos seus dependentes, determinando-se que diante da impossibilidade de recuperação para a atividade habitual, o segurado em gozo de auxílio-doença (benefício temporário) será submetido à reabilitação profissional para o exercício de outra atividade (Lei n. 8.213/1991).

Após a aprovação do Decreto n. 3.048, de 6 de maio de 1999, o serviço de reabilitação profissional foi instituído no atual regulamento da previdência social tendo como principal objetivo:

A assistência (re)educativa e de (re)adaptação profissional, instituída sob a denominação genérica de habilitação e reabilitação profissional, visa proporcionar aos beneficiários, incapacitados parcial ou totalmente para o trabalho, em caráter obrigatório, independentemente de carência, e as pessoas portadoras de deficiência, os meios indicados para proporcionar o reingresso no mercado de trabalho e no contexto em que vivem (artigo 136, Decreto n. 3.408, 1999).

As principais atribuições deste serviço no atual regulamento são: avaliar e definir a capacidade laborativa, orientar e acompanhar o programa profissional, articular com a comunidade o reingresso no mercado de trabalho além de acompanhar e realizar pesquisa de fixação no mercado de trabalho. Ademais, é válido apontar a não responsabilização da Previdência Social pela manutenção do segurado no mesmo emprego ou da sua colocação em outro para o qual for reabilitado (Decreto n. 3.048, 1999).

Sobre os procedimentos para o ingresso no programa de reabilitação profissional, inicialmente o segurado é atendido pelo médico perito para avaliação preliminar do seu potencial laboral e após ser definida a sua indicação para a reabilitação profissional, realiza-se uma entrevista inicial com o responsável pela orientação profissional, que em geral possui formação superior em áreas como serviço social, fisioterapia, terapia ocupacional, psicologia e outras áreas afins. Em um segundo momento, realiza-se uma avaliação conjunta, entre médico perito e responsável pela orientação profissional, para definição da elegibilidade do segurado ao programa. De acordo com o Manual Técnico de Atendimento na Área de Reabilitação Profissional, também são avaliados os seguintes

aspectos: nível de escolaridade, faixa etária, perdas funcionais, contraindicações ocupacionais, aptidões e habilidades, experiências profissionais e prognósticos de retorno ao trabalho, considerando além do atual mercado de trabalho, a motivação do segurado (Resolução n.160/PRES/INSS, 2011).

De acordo com alguns dados da Perícia Médica e Reabilitação Profissional no INSS, verifica-se que no mês de julho de 2011, 68,82% das perícias realizadas em todo o Brasil foram favoráveis à concessão dos benefícios previdenciários pleiteados pelos segurados, compreendendo-se o auxílio-doença - previdenciário e acidentário -, a aposentadoria por invalidez e o auxílio-acidente (Resolução n.160/PRES/INSS, 2011). Com relação ao auxílio-doença, 86,07% dos benefícios concedidos nesse mês são da espécie previdenciária, e 13,93%, da acidentária. Das perícias com resultado favorável, houve sugestão de limite indefinido (aposentadoria por invalidez) em 2,3%, de revisão de 2 anos em 0,85% e de reabilitação profissional em 0,96%, o que corresponde a 3.453 pessoas (Resolução n.160/PRES/INSS, 2011).

Conforme o anuário estatístico da previdência social, referente ao ano de 2012, foram registrados 25. 551 clientes no programa de reabilitação profissional na região sudeste, sendo que desses, 32, 60% foram reabilitados para retorno ao trabalho (Ministério da Previdência Social, 2012). Embora os índices levantados por instituições oficiais do governo sejam discutíveis, supomos que demonstram parcialmente as disparidades nesse serviço prestado na esfera pública.

Foram apresentados aspectos gerais e institucionais da Previdência Social e Reabilitação Profissional no Brasil. Esse estudo pretende explorar essas nuances considerando-se que o afastamento do trabalho decorrente do adoecimento destes

caminhoneiros configura-se em uma situação de recebimento do benefício previdenciário além da indicação de reabilitação profissional pelo INSS.

Por fim, segue-se a apresentação de elementos importantes da abordagem ergológica, considerada como norteadora dos referenciais teóricos selecionados para esse trabalho.

1.4 A contribuição da abordagem ergológica: pressupostos teóricos e questão de pesquisa

A afirmação da disciplina ergológica como eixo norteador dos pressupostos teóricos da Ergonomia Francófona, da Clínica da atividade e da Psicodinâmica do Trabalho, exige que seja desenvolvido um conjunto de argumentos capazes de justificar tal escolha como sendo pertinente à compreensão do problema, que se encontra situado na configuração do afastamento do trabalho de caminhoneiros de rota longa em benefício previdenciário pelo INSS.

Sendo assim, propõe-se ao longo desta discussão um conjunto de conceitos que se desenvolveram a partir da incorporação de novas estratégias de racionalização do trabalho e mudanças nos meios de trabalho nas últimas décadas do século XX (Brito, 2008) e que contribuíram para o surgimento da abordagem ergológica ao final da década de 1970, em um cenário de questionamentos da classe operária francesa frente à organização do trabalho e a gestão da produção do modelo taylorista-fordista (Schwartz, 2000a).

Em torno dessas demandas, a disciplina ergológica origina-se com a criação do dispositivo de Análise Pluridisciplinar das Situações de Trabalho (APST) a partir de proposições introduzidas pelo filósofo e professor Yves Schwartz juntamente a pesquisadores de vários campos disciplinares: Filosofia, Lingüística, Sociologia,

Ergonomia e Economia em colaboração aos trabalhadores assalariados (Schwartz, 2000a). E, assim, diante desta experiência pluridisciplinar e pluriprofissional, foi imprescindível a construção de referenciais teóricos frente às limitações em se apreender o trabalho em um único campo do saber, o que conduziu a seguinte definição para a disciplina ergológica:

Não é uma disciplina no sentido de um novo domínio do saber, mas, sobretudo, uma disciplina do conhecimento. Essa disciplina ergológica é própria às atividades humanas e distinta da disciplina epistêmica que, para produzir saber e conceito no campo das ciências experimentais deve, ao contrário, neutralizar os aspectos históricos. A *démarche ergologique*, mesmo tendo como objetivo construir conceitos rigorosos deve indicar nestes conceitos como e onde se situa o espaço das (re) singularizações parciais, inerentes às atividades de trabalho (Schwartz, 2000a, p.45-46).

Ao demarcar nessa exposição a construção do conhecimento, tanto sobre a disciplina epistêmica, quanto a disciplina ergológica, Schwartz (2000a) assinala que a Ergologia enquanto “disciplina de pensamento” pretende promover um diálogo transdisciplinar com vista a compreender o caráter enigmático das atividades humanas, sobretudo das atividades de trabalho. Nesse sentido, a construção de saberes específicos na disciplina ergológica se faz ancorada nas experiências daqueles que vivenciam as situações de trabalho (Ramming, 2011).

Essa consideração acerca da ergologia remete ao processo denominado por Schwartz de “*démarche ergologique*” o qual evoca uma atitude filosófica distinta na medida em que a Filosofia Moderna (Brito, 2008) introduziu uma reflexão sobre os homens, “historicamente localizados e em circunstâncias evidentemente heterogêneas” (Rufino, 2011, p.18).

Nos próximos tópicos, com base em alguns textos que explicitam a perspectiva teórico-conceitual ergológica, pretende-se apresentar o significado de alguns dos seus conceitos que têm como um de seus pilares a distinção entre “trabalho real” e “trabalho prescrito”, postulada pela Ergonomia. Nesse sentido, serão apresentados a seguir aspectos gerais da Ergonomia Francófona antes de prosseguir com conceitos da abordagem ergológica relevantes ao escopo do presente trabalho.

1.4.1 Ergonomia: articulações com a atividade

Em um sentido amplo, a Ergonomia de abordagem francófona busca a compreensão do trabalho em sua complexidade e contradições (Wisner, 2004), incorporando a vinculação do conceito de trabalho à atividade de natureza “irredutível a qualquer previsão, a qualquer prescrição, a qualquer regularidade stricto sensu” (Teiger, 1992, p.117). Nesta perspectiva, a noção de atividade ocupa um lugar central no escopo desse referencial teórico (Terssac, 1995) adquirindo caráter enigmático enquanto objeto de pesquisa e revelando-se como um objeto em reconstrução ao se inscrever em uma dinâmica marcada por transformações de suas próprias regras de funcionamento no curso do tempo (Falzon & Teiger, 1995).

Outra importante contribuição da ergonomia advém do conceito de *real*, uma vez que a aproximação deste campo com o trabalho humano em situações reais é o que o definem como atividade efetivamente realizada pelo trabalhador jamais correspondente ao trabalho fixado por regras e orientado por objetivos determinados (Guérin *et al.*, 2001). Desse modo, a “distância” existente entre trabalho real e trabalho prescrito diante do caráter imprevisível do trabalho é o que fundamenta as contribuições da Ergonomia Francófona:

É na distância (lacuna) entre prescrito/real do trabalho que os ergonomistas observaram um processo universal de gestão do aleatório, do incidental: a atividade em geral. Sua forma poderia ser concebida como trabalho no sentido de uma tensão para ajustar permanentemente os constrangimentos prescritos antecipadamente (normas, obrigações, objetivos) aos recursos reais disponíveis (meios, reservas subjetivas, escolhas, valores) assim como às situações encontradas (Perrier, 1997, p.116).

Neste sentido, as múltiplas variabilidades relativas ao processo de trabalho (meios, matéria e atividade) que se inscrevem entre o trabalho prescrito e o trabalho real não podem ser previamente antecipadas (Cunha & Alves, 2012), o que por sua vez é “a manifestação concreta da contradição sempre presente no ato de trabalho, entre o que é pedido e o que a coisa pede” (Guérin *et al.*, 2001, p. 15).

Diante dessas considerações, a Ergologia assume as contribuições da Ergonomia francesa à proporção em que introduz no debate epistemológico a ampliação do conceito de atividade de trabalho para atividade humana além de propor uma análise sustentada na conjugação dos valores, saberes e atividade (Cunha & Alves, 2012). Desta forma, o trabalho enquanto um lugar de “acontecimentos complexos” (Schwartz, 1996, p. 147) abrange a relação entre a atividade humana, as condições reais de trabalho e os resultados efetivos obtidos (Cunha & Alves, 2012).

1.4.2 Sobre alguns conceitos da abordagem ergológica incorporados à pesquisa

O debate em torno da atividade de trabalho não se revela fácil em razão dos interesses e conflitos diversos evidenciados a partir da perspectiva ergológica: o *técnico-*

científico, no que concerne aos objetivos econômicos e sociais do trabalho por meio da produção e combinação de saberes; o *filosófico*, no que diz respeito à produção da história humana através do trabalho; e o *político*, constituído por saberes que não possuem caráter neutro, gerados dentro da história do trabalho e detentores de poder de transformação (Schwartz, 2003).

Neste sentido, para o desenvolvimento dos conceitos ergológicos, Yves Schwartz retoma, dentre alguns aspectos ontológicos, o trabalho enquanto uma capacidade específica do homem dotada de conveniências quanto ao próprio uso de si além da liberdade diante das possíveis escolhas de se fazer algo (Trinquet, 2010). Tal perspectiva remete às contribuições de Leontiev (1978) ao afirmar que a aparição do trabalho é intrínseca à condição da existência do próprio homem. Para o autor a atividade humana é, portanto, particular e específica, e caracteriza a capacidade humana de criar, planejar, aprender e memorizar.

Dentro dessa perspectiva, o trabalho, sob sua forma concreta, se aproxima da atividade humana a qual se constitui como o eixo central da abordagem ergológica (Schwartz, 2007), desvelando sua complexidade na medida em que estabelece um diálogo com o corpo, o meio de trabalho e os demais sujeitos envolvidos. E, assim, gerir e arbitrar essa atividade, que a cada dia tem variações, implica em escolhas do corpo, sejam elas conscientes ou não (Trinquet, 2010). Nesse sentido, sobre a atividade humana Schwartz esclarece:

Toda atividade humana é sempre, em todos os graus imagináveis entre o explícito e o não formulado, entre o verbo e o corpo, entre a história coletiva e o itinerário singular, o lugar de um debate incessante restaurado entre normas antecedentes a serem definidas a cada vez em função das circunstâncias e processos parciais de

renormalizações, centrados na entidade atuante e que remetem ao que chamamos de “lógicas a montante” (Schwartz, 2002, p.135).

Nessa acepção, compreende-se que o trabalho é atividade humana que comporta uma herança cultural e história das técnicas, da experiência das gerações passadas e da experiência pessoal. Em relação a essa experiência, o autor destaca a singularidade que se configura no uso que o sujeito faz de si no trabalho, além de serem mobilizados a energia do corpo, os sentidos e a experiência física e intelectual - o corpo em relação ao meio, aos instrumentos e técnicas -, bem como as relações com o meio social, como por exemplo, parceiros de trabalho, chefes e superiores (Durauffourg, 2010).

Nesse sentido, Echternacht (2008) em reflexões sobre o ato de trabalhar, destaca que “é também uma experiência de si mesmo, uma relação com a própria história” (p. 51), capaz de inscrever a atividade humana enquanto possibilidade de mobilização de saberes e valores, não dissociada do contexto de variabilidades. A autora esclarece ainda que o ato de trabalhar envolve uma permanente gestão de si mesmo em um meio de normas de caráter técnico, organizacional e gerencial e onde também se fazem presentes outros elementos relacionados aos objetivos do trabalho humano tais como instrumentos, o tempo e o espaço.

Schwartz (2010b) afirma que a execução de qualquer atividade requer elementos de ordem biológico, histórico e afetivo, implicando na mobilização de todo o corpo no ato de trabalhar e, por conseguinte na constituição da entidade denominada de *corpo-si* a partir de aproximações com a filosofia. Diante do movimento de forças e iniciativas humanas, revela-se a complexidade de distintas dimensões na experiência de realização da atividade, inclusive daquelas mais correntes ou repetitivas. O autor prossegue destacando ainda que a realização do trabalho, mais especificamente da tarefa, envolve uma dialética de *usos de*

*si*³, o qual compreende tanto os domínios do *uso de si por si*, assim como o *uso de si pelo(s) outro(s)*. No que se refere ao primeiro domínio, situado no processo da atividade, há uma mobilização do saber-fazer, valores, afetos os quais resultam na singularidade daquele que executa a tarefa e por isso se torna impossível uniformizar as situações de experiência. Com relação ao segundo, há de se estabelecer o *uso de si pelos outros* uma vez que as ordens e procedimentos das atividades de trabalho não dependem apenas dos próprios trabalhadores (Schwartz, 2010c).

A distinção entre trabalho prescrito e trabalho real, demonstrada pela Ergonomia da atividade, reafirma-se pela Ergologia já que é nesta intersecção que a implicação subjetiva do trabalhador é capaz de produzir condições para o trabalho acontecer a partir da renormalização das regras prescritas (Schwartz, 2000c). Assim, é na gestão desta distância que a subjetividade é permanentemente convocada e perante as situações reais de trabalho se manifesta de modo individual e coletivo em uma história singular (Trinquet, 2010).

Durive e Schwartz (2008) descrevem as *normas antecedentes* como manuais, notas técnicas, regras de gestão e organizacionais, prescrições, instruções e procedimentos. Durive (2011) esclarece que essas normas são anteriores ao engajamento no fazer, sendo produzidas pela história dos grupos e da sociedade. E, assim, situadas na esfera do trabalho, indicam valores consolidados além de se caracterizarem como anônimas, ou seja, não consideram “a singularidade de quem se prepara para agir” (p. 51). Por outro lado, essas normas não existem sem a presença daquele que trabalha - do *corpo-si* - capaz de renormalização.

³ A subjetividade na perspectiva ergológica representa a possibilidade de escolha do uso de si, não estabelecendo relação de determinação com a realidade exterior, inclusive das determinações materiais da atividade. Ela resulta, portanto, na responsabilização do sujeito uma vez que esse pode escolher livremente seu destino nas situações de trabalho. Desse modo, os anseios, valores e características da personalidade de cada um constituem elementos prioritários nas suas escolhas e modo de ser no trabalho (Schwartz, 2000c).

A renormalização compreende o envolvimento de escolhas, de um “processo contínuo e de saberes parcialmente renovados” (Durrive & Schwartz, 2008, p.25). Essas escolhas estabelecem relação com o universo de valores ao qual se referem os debates de normas. Em razão das escolhas a fazer, a atividade aparece como uma dramática onde a mobilização do sujeito resulta de um espaço de tensões, de negociações e confrontações com as normas e valores. Daí a origem do termo cunhado pela Ergologia, *dramáticas do uso de si* (Durrive & Schwartz, 2008).

Em relação às *dramáticas do uso de si por si mesmo e por outro*, Schwartz (2000c) reflete sobre uso que se faz de si mesmo e o uso que o outro faz de si para a execução do trabalho. Entende-se que tal dramática configura o movimento entre norma prescrita, infidelidade do meio, re-normalização e atividade singular. Estes antagonismos inerentes a toda atividade de trabalho, são potencializados com o conflito gerado pelas diferenças sócio-econômicas, pela apropriação mercantil e pela exploração e desvalorização do trabalho.

Nesta dimensão compreende-se que toda atividade de trabalho contempla uma perspectiva micro e macro social, desvelando-se como um lugar de “escolhas, de debates de normas, local onde a história é construída” (Oliveira, Alvarez & Brito, 2013, p.1585). Paralelamente, evidencia-se uma sociedade com constantes conflitos entre o econômico, o político e o financeiro. É nesta perspectiva que Schwartz desenvolve o esquema tripolar, tal como representado na figura 1, na tentativa de mostrar a articulação das lógicas envolvidas nas relações presentes no trabalho humano (Schwartz, 2000b) e de se efetuar uma análise ergológica do trabalho.



Figura 1: Dispositivo Dinâmico a Três Polos. Elaborado por Trinquet, P. (2010). Trabalho e educação: o método ergológico. *Revista HISTEDBR On-line*, número especial, 93-113.

Esse modelo de Trinquet (2010) apresenta três polos distintos, o que para a Ergologia corresponde a um regime de produção de saberes sobre o trabalho denominado de Dispositivo Dinâmico a Três Polos (Schwartz, 2000a). Nesse sentido, vale apontar que tanto o *polo dos saberes constituídos* como o *polo dos saberes investidos na atividade* são necessários à produção de conhecimento e complementares à análise das situações de trabalho. O primeiro deles refere-se aos saberes organizacionais, acadêmicos e disciplinares (Durrive & Schwartz, 2008). Já o segundo diz respeito à experiência prática, ou seja, dos saberes produzido nas atividades (Trinquet, 2010). Do diálogo entre esses dois polos, emerge o terceiro polo que se refere às exigências éticas e epistemológicas (Schwartz, 2000a). Esse último é, portanto, resultante da interação dos representantes dos outros polos, sendo representado por trabalhadores, pesquisadores, gestores e outros engajados na compreensão da atividade em seu sentido real (Trinquet, 2010).

Uma vez explanados alguns conceitos da abordagem ergológica, pode-se afirmar que ela possui alcance pertinente para abordar o fenômeno pesquisado neste estudo. Para a exploração do fenômeno a partir da percepção do próprio sujeito, a Ergologia constitui-se um importante eixo norteador juntamente aos referenciais teóricos selecionados uma vez que possibilita o conhecimento do saber gerados no e pelo trabalho além de sua confrontação com os saberes produzidos nos diversos campos científicos (Echternacht, 2008; Trinquet, 2010).

Pretende-se, portanto investigar como se configura o afastamento do trabalho de caminhoneiros de rota longa em benefício previdenciário, além de identificar os fatores percebidos pelos participantes em relação ao seu processo de adoecimento bem suas percepções e ações a partir dessa condição de afastamento, considerando-se ainda a relação trabalho e saúde. Desse modo, elementos relacionados à vida e ao trabalho, poderão guiar o processo de objetivação no decurso dessa investigação.

Por fim, seguem-se alguns apontamentos sobre a Clínica da Atividade e a Psicodinâmica do Trabalho, considerando-se suas interfaces com as bases norteadoras da Ergologia e da Ergonomia da Atividade.

1.4.3 Contribuições da Clínica da Atividade e Psicodinâmica do Trabalho

A Clínica da Atividade proposta por Yves Clot foi escolhida como ferramenta teórica uma vez que pauta-se na compreensão da atividade enquanto um recurso para o desenvolvimento do trabalho e do sujeito mediante a sua interação com o coletivo (memória social) que se coloca a favor da produção de subjetividade, no que ela tem de transmissão e recriação (Clot, 2007).

Para Clot (2007), a atividade de trabalho inscreve experiências e memórias coletivas que conformam um gênero profissional, conceito utilizado para designar o aspecto coletivo que constitui um determinado ofício. Nesse sentido, refere-se à existência de gêneros sociais de atividade, constituído por “técnicas, formas de fazer estabelecidas, uma reorganização do *métier* pelo coletivo” (Lima, 2007, p.100). Assim, o autor esclarece que o trabalho somente cumpre sua função psicológica quando o sujeito utiliza-se das regras como suporte para o desenvolvimento de sua atividade.

Por outro lado, além das experiências e memórias coletivas do trabalho, Clot (2007) desenvolve a noção de estilo pessoal, assumindo que, “ao definir as fronteiras móveis do aceitável e do inaceitável no trabalho, ao organizar o encontro do sujeito com seus limites, requer o estilo pessoal” (p. 50). Dessa forma, o estilo pessoal, situado entre as variantes do gênero, constitui o elemento responsável por sua contínua transformação, pois “o estilo retira ou liberta o profissional do gênero, não negando este último, não contra ele, mas graças a ele, usando seus recursos, suas variantes, em outros termos, por meio de seu desenvolvimento, impelindo-o a renovar-se” (Clot, 2007, p. 41).

Nesse sentido, verifica-se a necessidade de se problematizar o gênero profissional na presente investigação uma vez que está a merecer atenção a atividade de trabalho de caminhoneiros de rota longa, no sentido de como compreendê-la, como abordá-la, e, sobretudo, como explicar seus desdobramentos na experiência de afastamento do trabalho considerando-se a interrupção dessa atividade por motivo de adoecimento.

Outra perspectiva teórica que norteou o desenvolvimento desta pesquisa é a Psicodinâmica do Trabalho, que embora apresente posicionamentos teóricos distintos da Clínica da Atividade, também versa com a linhagem da Ergonomia da Atividade (Bendassolli, 2012).

Esta disciplina, que tem como um dos seus maiores representantes o psiquiatra Christophe Dejours, consiste em uma abordagem científica que busca “fornecer uma análise das condições que fazem oscilar a relação subjectiva com o trabalho no sentido da patologia ou, ao invés, da conquista da identidade” (Dejours, 2011, p.14).

Inicialmente, foi elaborada com referenciais teóricos da psicopatologia do trabalho, evoluindo para uma construção própria considerando-se os novos rumos que tomaram as investigações de Dejours no campo trabalho-saúde com a introdução da normalidade como objeto de estudo (Merlo & Mendes, 2009). Nesta trajetória, o autor propõe três dimensões que compreendem a Psicodinâmica do Trabalho: a expansão da clínica do trabalho; a investigação interdisciplinar envolvendo a teoria psicanalítica, a sociologia da ética e a Ergonomia francófona; e o método de investigação desenvolvido sob a perspectiva da análise do trabalho psíquico diante dos conflitos gerados frente à organização do trabalho e ao próprio psiquismo (Dejours, 2011).

Nesta perspectiva, Dejours (2011) conclui que o trabalho não pode ser apenas compreendido como fonte de sofrimento psíquico ou doenças mentais, uma vez que também foram identificadas mediações por ele produzidas no alcance do prazer e construção da saúde mental. Desse modo, “o trabalho nunca é neutro relativamente à saúde mental” (Dejours, 2011, p.14), podendo ser tanto um desestabilizador patogênico, como um gerador de saúde na medida em que possibilita a realização pessoal, a sublimação e a contribuição cultural. Sendo assim, confirma-se então a centralidade do trabalho enquanto construtora de identidade (Dejours, 2008a).

Compreendendo que a Psicodinâmica do Trabalho tem, também, por referência fundamental, os pressupostos da Ergonomia da Atividade (Codo, 2002), é importante destacar que seu quadro teórico de referência compreende alguns conceitos centrais que

partem da intersecção entre o prescrito e o real. São eles: vivências de sofrimento psíquico no trabalho; vivências de prazer no trabalho; estratégias de mobilização subjetiva, como por exemplo, a cooperação e inteligência prática; e estratégias defensivas individuais e/ou coletivas, que além de possibilitarem a adaptação e proteção para evitar o adoecimento, também podem ter efeito de alienação de forma a conduzir ao aparecimento de patologias (Dejours, 2008b). A partir desses conceitos, vale destacar que o sofrimento no trabalho compreende o modo pelo qual se constitui o conhecimento do real e que também é um conhecimento pelo corpo de onde “emana, em determinado momento, a ideia, a intuição do caminho que permitirá contornar o real e superá-lo” (Dejours, 2009, p. 51).

Contemplar os elementos acima citados torna-se pertinente já que são permeados pelo reconhecimento no trabalho, o que se configura como um caminho para a mobilização subjetiva. Assim, a retribuição moral e simbólica que produzem tal mobilização é por sua vez resultante do esforço e investimento para a organização do trabalho bem como do julgamento de utilidade e beleza, da identidade e sentido no trabalho e do conhecer para ser reconhecido (Dejours, 2004a).

A utilização de um método específico por esta disciplina, que liga intervenção à pesquisa (Heloani & Lancman, 2004), possibilita um espaço privilegiado à fala e escuta do trabalhador (Lhuillier, 2011), permitindo caracterizá-la como *clínica do trabalho*. Além disso, vale ressaltar que tal método proporciona avanços teóricos e metodológicos extensivos a outros contextos (Bueno & Macêdo, 2012), tornando-se relevante considerar que a experiência no trabalho ultrapassa o tempo da jornada de trabalho propriamente dita e se estende para toda a vida familiar e tempo do não trabalho (Dejours, 1992).

Por fim, esclarece-se que essas teorias possuem obviamente pontos divergentes (Bendassolli, 2012) - cuja descrição foge à abrangência desse trabalho - mas nos aspectos acima descritos retomam o valor da experiência vivida no trabalho.

2. OBJETIVOS

2.1 Objetivo geral

Descrever, na perspectiva da relação saúde-trabalho, como se configura o afastamento do trabalho de caminhoneiros de rota longa em benefício previdenciário e com indicação de reabilitação profissional pelo INSS.

2.2 Objetivos específicos

- ✓ Conhecer aspectos do trabalho de caminhoneiros de rota longa.
- ✓ Identificar e descrever os fatores ligados ao processo de adoecimento percebidos pelos participantes.
- ✓ Investigar e analisar os sentidos atribuídos ao processo de afastamento do trabalho entre os participantes.
- ✓ Verificar e discutir as estratégias utilizadas pelos participantes no enfrentamento da situação de afastamento.

3. MÉTODO

Neste estudo, a abordagem qualitativa apresentou-se mais adequada ao alcance dos objetivos enunciados possibilitando a interpretação do afastamento do trabalho de caminhoneiros de rota longa em benefício previdenciário. Optou-se por percorrer um caminho metodológico guiado pela perspectiva epistemológica centrada na atividade de trabalho a fim de apreender os elementos que configuram tal evento e que perpassam pela experiência laboral desses caminhoneiros e inevitavelmente pelo modo como compreendem o mundo social (Pope & Mays, 2009).

Nesse sentido, a concepção de atividade de trabalho torna-se um elemento central ao escopo do presente trabalho na medida em que favorece uma compreensão do mundo “em constante produção de saberes pelas pessoas, em suas singularidades e potências, bem como pelas relações entre elas e delas com os objetos do mundo” (Moraes & Pinto, 2011). Dessa forma, é válido apontar a postura científica que se adotou diante da realidade da situação analisada na tentativa de articular os saberes acadêmicos e os saberes resultantes da experiência destes trabalhadores (Trinquet, 2011).

Compreende-se ainda que possíveis lacunas existentes na literatura acerca da temática em questão podem ser superadas a partir da caracterização do estudo como uma pesquisa exploratória uma vez que pode proporcionar uma maior familiaridade com o problema além de favorecer a visibilidade e compreensão dessa temática (Gil, 2010).

3.1 Participantes

Participaram do estudo 13 caminhoneiros, sendo definidos como critérios de seleção: ser residente no Espírito Santo na ocasião da entrevista, ser caminhoneiro de rota

longa e estar afastado do trabalho sob a percepção do benefício previdenciário - auxílio-doença - concedido pelo INSS.

A apreensão dos significados de um grupo de caminhoneiros afastados do trabalho também se ampara na literatura uma vez que através de um breve levantamento de artigos, notou-se um predomínio de pesquisas quantitativas, em sua maioria de vertente epidemiológica, abordando o desenvolvimento e o agravamento de morbididades em motoristas de transporte de cargas com enfoque na identificação e caracterização dos fatores de risco a que estão expostos esses profissionais. Diante disso, realizou-se uma coleta de dados com motoristas de rota longa de diferentes faixas etárias que tenham declarado doença⁴ de qualquer natureza com impedimentos de prosseguir no trabalho.

Quanto à configuração dos participantes, foram convidados aqueles encaminhados ao programa de reabilitação profissional do INSS ou que já estivessem em efetivo acompanhamento no programa. Tal escolha justifica-se em razão do maior acesso para obtenção da amostra além da possibilidade de aprofundamento acerca de questões que perpassam pela experiência do afastamento uma vez que estes trabalhadores também se deparam com a decisão do INSS não favorável ao retorno ao trabalho na função habitual.

A amostra foi de conveniência, obtida partir do encaminhamento feito por orientadores profissionais que trabalham no programa de reabilitação profissional, prestado em unidades do INSS dos municípios de Vitória, Linhares e Aracruz.

⁴ De acordo com a portaria nº 104 MS/GM, de 25 de janeiro de 2011, define-se doença como uma enfermidade ou estado clínico, independentemente de origem ou fonte, que represente ou possa representar um dano significativo para os seres humanos.

3.2 Procedimento de coleta de dados

Foi utilizada como instrumento a entrevista com roteiro do tipo semiestruturado, cujo emprego mostra-se pertinente frente aos objetivos desse estudo uma vez que ao privilegiar a fala dos atores sociais, “favorece o acesso direto ou indireto às opiniões, às crenças, aos valores e aos significados que as pessoas atribuem a si, aos outros e ao mundo circundante” (Fraser & Godim, 2004, p.140).

A elaboração de um roteiro e procedimento de entrevista para a condução da entrevista possibilita que a diversidade de acontecimentos que se exprimem no relato da experiência vivida direcione o pesquisador a proceder à análise em profundidade e assim fazer emergir as unidades de significados para a posterior elaboração da estrutura do fenômeno (Trindade, Menandro & Gianórdoli-Nascimento, 2007).

Desse modo, a estruturação das questões de pesquisa - ou tópico guia, foi precedida de uma crítica da literatura (Gaskell, 2008) sobre o tema saúde e trabalho de caminhoneiros através de um levantamento de artigos, no qual foi identificado o predomínio de pesquisas quantitativas, em sua maioria de vertente epidemiológica, abordando o desenvolvimento e o agravamento de morbidades em motoristas de transporte de cargas com enfoque na identificação e caracterização dos fatores de risco a que estão expostos esses profissionais. Assim sendo, a investigação de tal problemática conduziu a elaboração de questões para o roteiro que remetem tanto a experiência do afastamento do trabalho em si bem como as vivências que o antecedem.

Nessa etapa, o Dispositivo Dinâmico a Três Polos, tal como propõe a abordagem ergológica (Schwartz, 2000a), constituiu-se uma proposta norteadora para explorar a interrupção da atividade de caminhoneiro por motivo de adoecimento bem como ações e percepções decorrentes desse processo, uma vez que permite aproximar-se da atividade de

trabalho em um cenário de debates de normas “às voltas com as normas antecedentes que reenviam sempre a universos de justificação, de corpus argumentativos técnico-científicos, dispositivos jurídicos, gestores, procedurais” (Schwartz, 2011b, p.61). Partindo-se deste regime de produção de saberes, também foi possível obter uma versão menos imposta pelo entrevistador de forma a superar as limitações do esquema pergunta-resposta.

É necessário esclarecer ainda que o roteiro cunhado para nortear as entrevistas não restringiu o aprofundamento de aspectos considerados relevantes para o entendimento da temática desse estudo (Gaskell, 2008) uma vez que em algumas entrevistas foram incluídas outras perguntas, elaboradas e feitas no momento de sua realização, a fim de colher e aprofundar informações do participante sobre o tópico abordado (Gaskell, 2008). Além disso, os participantes também responderam a um questionário contendo dados sociodemográficos e breves informações sobre seu histórico profissional. Para detalhamento do instrumento utilizado, ver Apêndice A.

Em relação ao número de participantes, vale ressaltar o empenho para a realização de entre 15 e 25 entrevistas, tal como proposto por Gaskell (2008), como um limite passível de análise. No entanto, foram encontradas dificuldades para a obtenção de participantes durante o período destinado a coleta de dados considerando-se o fato de a Previdência Social não dispor de estatísticas que informem a concessão do auxílio-doença previdenciário ou acidentário por grupo profissional.

Tais aspectos provocaram a revisão da estratégia de coleta de dados, decidindo-se por realizar busca ativa nos postos de atendimento da Previdência Social na região da Grande Vitória. Nessa aproximação, não houve receptividade à pesquisa, entretanto foi possível a divulgação dos objetivos da pesquisa com servidores do programa de reabilitação profissional desses locais, o que favoreceu a seleção e encaminhamento de

participantes. Tal divulgação, também se estendeu às unidades dos municípios de Aracruz e Linhares.

As entrevistas foram realizadas individualmente no serviço de reabilitação profissional prestado nas unidades do INSS de Vitória, Linhares e Aracruz, onde os participantes realizam perícias médicas e acompanhamento direcionado à orientação profissional. Vale ressaltar que foram considerados os ambientes de maior viabilidade e/ou preferência do participante bem como sua disponibilidade de horário.

Ressalta-se que a pesquisa seguiu padrões éticos estabelecidos na Resolução 466/2012 do Conselho Nacional de Saúde (Ministério da Saúde, 2012). As entrevistas ocorreram após a assinatura do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (Apêndice C) sendo gravadas em áudio digital. Anterior à sua realização, os entrevistados foram informados quanto a decisão de interromper a gravação a qualquer momento mediante sua necessidade. Desta forma, a participação neste estudo não envolveu riscos, uma vez que foi solicitado a cada um dos participantes que apenas relatasse verbalmente e voluntariamente suas opiniões e experiências. Além disso, foram-lhes assegurados a preservação de suas identidades e o sigilo quanto às informações reveladas nas entrevistas.

3.3 Procedimento de análise dos dados

Para análise dos dados foi utilizada a Análise de Conteúdo (AC) para tratamento de material proveniente de registros de pesquisa de maneira rigorosa e interpretativa, considerando-se que tal método se configura como um conjunto de técnicas de análise das comunicações, que utiliza procedimentos sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens (Bardin, 2009).

A AC trata-se de um método que através da produção de inferências sobre o texto objetivo possibilita a identificação de determinados temas que denotam valores de referência e formas de conduta presentes nas mensagens produzidas em um contexto histórico e social (Franco, 2007). Desta forma, uma nova informação do texto analisado emerge a partir de um processo de ordenamento no qual as inferências se fundamentam no pressuposto teórico elencado pelo pesquisador além do seu objetivo de pesquisa. Dentro dessa proposta, foram utilizadas como referência as etapas de aplicação da AC apresentadas por Oliveira (2008).

Após a transcrição das entrevistas, iniciou-se a primeira leitura de todo o material textual produzido pelos entrevistados, denominada leitura flutuante (Oliveira, 2008; Bardin, 2009). Assim, além da definição do *corpus* a ser analisado, esta pré-análise do material torna-se fundamental, pois é a partir de então que as intuições do pesquisador podem se transformar em hipóteses a serem validadas ou não pelas etapas subsequentes. Desse modo, foram registradas as primeiras impressões do pesquisador a partir da apreensão global das ideias principais e seus significados gerais.

A efetiva exploração do material se iniciou com a identificação de conteúdos semelhantes por meio do uso de cores (Franco, 2007) para grifa-los no texto dos entrevistados. Assim, cada cor utilizada gerou uma tabela para os conteúdos identificados. Ao final do agrupamento das unidades de registro de cada participante, foi realizada uma nova leitura a fim de se identificar um nome que representasse o conteúdo de cada tabela.

Após essa segmentação do conteúdo, foram encontrados os seguintes temas, ainda que não definitivos: Escolha profissional; Apreensões e significados do trabalho, Saúde e trabalho, Configuração da atividade de trabalho, Impactos do adoecimento na capacidade laboral, Novos arranjos a partir do afastamento e Dados sócio-demográficos. Para ilustrar a

descrição acima, observar no Apêndice D, o início das divisões em tabelas dos temas acima especificados.

Para a transformação sistemática dos dados brutos e sua agregação em unidades, realizou-se uma segunda segmentação do *corpus* que resultou na construção da segunda tabela contendo as primeiras categorias e subcategorias. Para tanto, foi realizada uma releitura de cada tabela, e também a utilização da identificação por cores, buscando-se segmentar e aproximar conteúdos semelhantes presentes num mesmo tema.

Neste processo de categorização, foi evidenciada uma diversidade de categorias uma vez que se optou por sua emergência dos próprios relatos obtidos com a pesquisa⁵, culminando com movimentos de reagrupamento e configuração final das categorias e subcategorias. Em seguida, procedeu-se com a nomeação do conjunto de unidades de registro encontradas.

Por fim, esclarece-se que o agrupamento das unidades de registro para a constituição das categorias pautou-se na relevância implícita, ou seja, na identificação de temas em todo o *corpora*, que revelaram riqueza e relevância para o estudo embora não se tenha constatado a repetição de alguns deles no relato de outros respondentes (Campos, 2004). Vale ressaltar ainda que os temas “saúde e trabalho” e “impactos do adoecimento na capacidade laboral” apresentaram conteúdos de categorias semelhantes (fatores atribuídos ao adoecimento), sendo incorporados a uma mesma categoria. A seguir, apresentaremos quadro com a descrição dos temas e categorias definidos a partir das etapas acima desenvolvidas.

⁵Para Bardin (2009, p. 117), o processo de categorização pode ser definido como “uma operação de classificação de elementos constitutivos de um conjunto por diferenciação e, seguidamente, por reagrupamento segundo o gênero”. Desta forma, as categorias exprimem significados que atendam os objetivos do estudo, sendo caracterizadas como apriorísticas e não-apriorísticas.

CATEGORIAS		
TEMAS	Escolha profissional	Motivos para ingressar na atividade de caminhoneiro.
	Apreensões e significados do trabalho	Percepções acerca do trabalho; Aprendizado adquirido com a profissão.
	Configuração da atividade de trabalho	Características da profissão; Condições de trabalho.
	Saúde e trabalho	Concepção de saúde: homem-máquina.
	Impactos do adoecimento na capacidade laboral	Dos primeiros episódios indicativos de danos à saúde à interrupção do trabalho; Fatores atribuídos ao adoecimento; Relatos de adiamento do cuidado à saúde; Afastamento do trabalho.
	Novos Arranjos a partir do afastamento do trabalho	Percepções e perspectivas relacionadas à atual condição de saúde; Perspectivas de vida.
	Dados sócio-demográficos	Idade; Escolaridade; Cidade; Cidade de origem; Situação conjugal; Renda; Tipo de relação de trabalho; Experiências profissionais; Tempo de afastamento do trabalho.

Quadro I - Descrição dos temas e categorias definidos na análise dos conteúdos

Por fim, para tratamento dos resultados procedeu-se com as inferências e interpretações finais dos dados. As categorias e subcategorias geradas da exploração de todo o *corpora* foram incluídas em grandes eixos temáticos, o que gerou uma tabela geral que será apresentada no capítulo a seguir.

4. RESULTADOS

Iniciar-se-á esta secção com uma apresentação dos participantes e em seguida serão descritos os resultados a partir da AC que gerou os cinco eixos temáticos, apresentados na Tabela 1, com suas respectivas categorias e subcategorias, quando presentes.

Tabela 1: Eixos temáticos, categorias e subcategorias da Análise de Conteúdo

Eixos temáticos	Categorias	Subcategorias
1. Escolha profissional,	1.a Motivos para o ingresso na profissão	
		2.a.1 Mudanças após o ingresso na profissão
	2.a Percepções acerca do trabalho	2.a.2 A imagem do caminhoneiro
		2.a.3 Significados da atividade
2. Apreensões da experiência de trabalho		
	2.b Aprendizado adquirido com a profissão	
		3.a.1 Realização de outras tarefas além da condução do veículo
		3.a.2 Variabilidade de cargas no transporte rodoviário
	3.a Características da profissão	3.a.3 Remuneração: salário fixo, comissão por produtividade
		3.a.4 Formalização das relações de trabalho

3. Configuração da atividade do caminhoneiro	3.b Condições de trabalho	3.b.1 Aspectos relacionados às condições de vida na estrada 3.b. 2 Elementos referentes a valores mercantis 3.b 3 Relatos sobre uso de drogas e acidentes 3.b.4 Divergências frente às mudanças da jornada de trabalho 3.b.5 Aspectos organizacionais 3.b.6 Relatos sobre a criminalidade na estrada
4. Saúde e trabalho	4.a Concepção de saúde: homem-máquina	
5. Impactos do adoecimento na capacidade laboral	5.a Dos primeiros episódios indicativos de danos à saúde à interrupção do trabalho 5.b Fatores atribuídos ao adoecimento 5.c Relatos de adiamento do cuidado à saúde 5.d Afastamento do trabalho	5.d.1 Sentidos atribuídos ao afastamento do trabalho 5.d.2 Interferências do afastamento do trabalho 5.d.3 Estratégias de enfrentamento do afastamento do trabalho

	6.a Percepções e perspectivas relacionadas à atual condição de saúde	
6. Potenciais perspectivas a partir do afastamento do trabalho		6.b.1 Perspectivas profissionais
	6.b Perspectivas de futuro	6.b. 2 Projetos idealizados a partir da condição atual

4.1 Quem são os participantes?

Optou-se por codificar as entrevistas com siglas de estados brasileiros a fim de assegurar o anonimato dos participantes, tal como propôs Cozby (2003). A escolha dessa codificação não se pautou em qualquer relação ou analogia das siglas selecionadas com os relatos dos participantes.

Dos 13 entrevistados, 06 tinham na ocasião da entrevista idades entre 50 e 55 anos, 04 estavam com idades entre 40 e 45 anos e 02 deles com mais de 55 anos. Apenas um dos entrevistados tinha menos de 35 anos de idade. Mais da metade deles nasceu em localidade rural, sendo que 05 nasceram em área urbana.

Na região metropolitana de Vitória residiam 07 entrevistados, especificamente nos municípios de Vitória, Serra e Cariacica. O restante residia no interior do estado, distribuindo-se nos municípios de Linhares, Rio Bananal, São Mateus e Aracruz. A maioria declarou ser casado ou manter união estável e possuir filhos, tanto maiores como menores. Um dos participantes declarou ser solteiro no momento da entrevista, referindo possuir 01 filho menor da união estável que mantinha antes do afastamento do trabalho.

Em relação à escolarização, dos 13 participantes, 04 possuem o ensino fundamental incompleto, 01 possui médio incompleto (interrompeu os estudos antes de concluir) e 01 concluiu o ensino médio. No momento em que as entrevistas foram realizadas, 06 participantes estudavam por orientação do programa de reabilitação profissional do INSS e 02 deles por interesse próprio.

Quanto aos rendimentos adquiridos a partir da percepção do benefício previdenciário, foi realizado um cálculo da média da renda bruta a partir da renda

declarada pelos 13 participantes. Nesse conjunto, nota-se que a renda média nesta condição de afastado do trabalho pelo INSS foi de 1213 reais.

Dos 13 entrevistados, 12 possuíam vínculo empregatício e 01 deles trabalhava como autônomo. Observou-se variabilidade no período dedicado à atividade de caminhoneiro, sendo que 08 entrevistados trabalharam entre 20 e 30 anos na profissão, 03 exerciam essa atividade há menos de 5 anos e 01 deles trabalhou 14 anos nessa profissão. Em relação a outras atividades profissionais já exercidas, 05 entrevistados citaram profissões relacionadas à condução profissional tais como taxista, motorista de ônibus, tratorista, operador de máquina agrícola, motociclista, operador de empilhadeira e motorista de veículo médio e pequeno porte. A atividade na lavoura foi citada por 02 entrevistados, sendo também mencionadas as profissões de vigilante, marceneiro e auxiliar de serviços gerais por outros 03 entrevistados.

O tempo de afastamento do trabalho dos entrevistados foi variável considerando-se que 04 participantes se encontravam afastados do trabalho entre 1 e 3 anos, 03 participantes estavam nessa condição entre 4 e 5 anos e 02 deles com mais de 7 anos. Um dos participantes estava afastado do trabalho há 02 meses, no entanto informou outro afastamento anterior pelo mesmo motivo de saúde há 8 meses desse último.

No que se refere aos motivos para interrupção do trabalho por adoecimento, estão apresentadas na figura 2 as doenças mencionados pelos participantes. Vale ressaltar que 03 participantes apresentaram mais de uma doença.

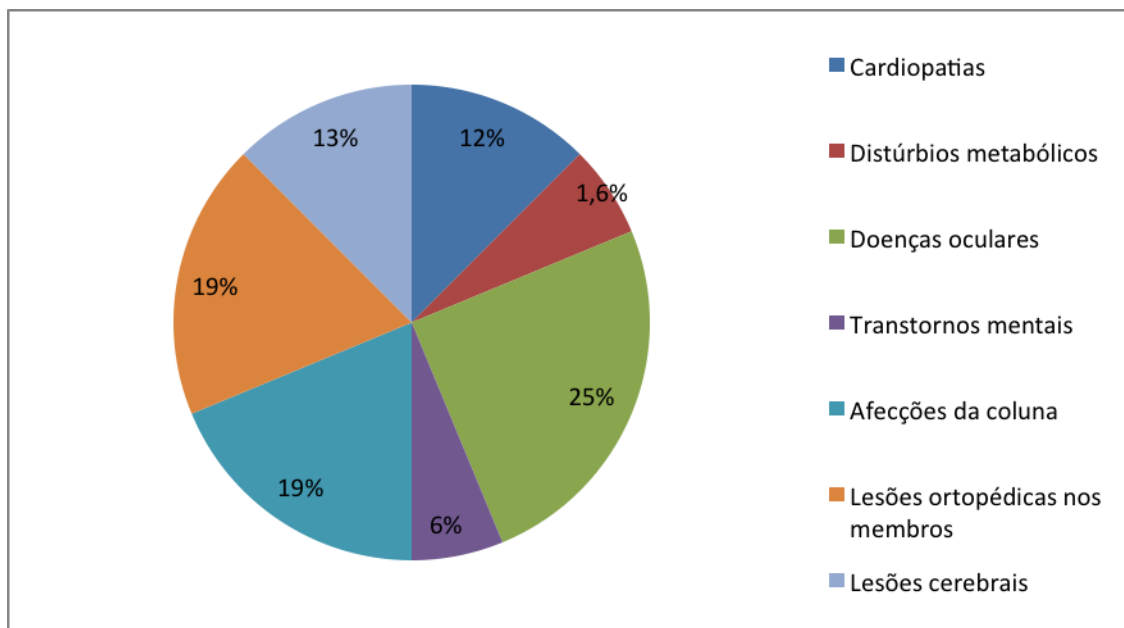


Figura 2: Distribuição das doenças mencionados pelos entrevistados

4.2 Análise de Conteúdo: primeiras considerações

A apreensão dos significados através da AC proporcionou uma aproximação da realidade vivenciada pelos caminhoneiros em situação de afastamento do trabalho desde a interrupção de sua atividade laboral até as afetações produzidas pela referida condição e suas implicações na vida, inclusive na possibilidade de saúde neste contexto.

É importante destacar que a articulação de categorias foi indispensável para a estruturação dos resultados já que se sobrepõem parcialmente uma às outras (Aguilar & Ozella, 2006). Desse modo, a construção de vínculos entre as categorias permitiu a integração de conteúdos de associação, causa, contradição e similaridade considerando-se a complementaridade e complexidade dos temas.

No intuito de ampliar a integração e dimensão dos dados, optou-se por contemplar na apresentação dos resultados fatos ou posturas particulares dos participantes os quais

foram pertinentes à elucidação de uma categoria ou subcategoria bem como a inclusão de alguns trechos de fala cujo conteúdo parcial apresenta vinculação temática com outra categoria. Desta forma, objetivou-se dar maior visibilidade aos conteúdos apresentados, mais especificamente às particularidades e contradições entre os participantes, e minimizar possíveis equívocos nas subdivisões dos temas. Em relação a esse último aspecto, alguns trechos de falas foram identificados por códigos alfanuméricos referentes às categorias e subcategorias apresentadas na Tabela 1. Esses códigos de identificação foram colocados sob efeito sobrescrito no fragmento correspondente (exemplo: ^{1.b.2}) (Macedo, 2014). Exemplifica-se tal procedimento com o seguinte fragmento:

Vai, vai mudando com o tempo de profissão (...). Quando é novo, a pessoa aguenta tudo, né! Mas quando vai chegando uma certa idade seu corpo já não tá mais correspondendo por mais que você se esforce pra isso (...)^(4.a)

O referido fragmento utilizado na apresentação da subcategoria 2.a.1, referente às “Mudanças após o ingresso na profissão”, também possui vinculação com a subcategoria 4.a, “Concepção de saúde: homem-máquina” conforme o código de identificação sobrescrito.

É importante destacar que a análise não se deteve a um alcance meramente descritivo já que foi relevante para esse trabalho identificar a presença de uma dada característica de conteúdo ou de um conjunto de características num determinado fragmento de fala dos participantes. Assim, foram selecionados os fragmentos mais representativos para a apresentação dos resultados, ou seja, aquilo que foi mais valorizado e problematizado além de pertinente aos objetivos enunciados na presente pesquisa. Além disso, a ordem de exposição dos fragmentos não seguiu a um padrão linear com o objetivo de se obter a melhor configuração de apresentação das categorias e subcategorias.

Por fim, esclarece-se, por vezes, a apresentação de fragmentos de fala um tanto extensos, sendo pertinente informar que o instrumento utilizado para as entrevistas possibilitou, em alguns momentos, uma ampla manifestação de conteúdos o que compreendeu relatos extensos de situações envolvendo os participantes e seus pares. Portanto, considera-se que a opção por manter esses fragmentos corrobora com um maior nível de detalhamento dos resultados uma vez que os participantes constituem um grupo de caminhoneiros com caracteres homogêneos tais como gênero e condição atual, entretanto com faixas etárias distintas.

4.2.1 Eixo temático 1: escolha profissional

1.a. Motivos para o ingresso na profissão

A primeira categoria identificada na análise dos dados compreendeu os motivos para o ingresso na profissão de caminhoneiro, constatando-se o predomínio de fragmentos de fala que evidenciam a busca por melhores condições de renda. Observou-se que, por vezes, o baixo nível educacional apresentado no momento de ingresso na referida atividade possivelmente corroborou com essa escolha.

Eu sou do interior, eu vim de classe baixa, né! (...) Eu comecei com trator em fazenda (...). Depois, fui pra cidade e comecei é... Com a carreira como caminhoneiro, né! (GO).

Eu acho que é feito assim: aquela pessoa que não tem estudo, e pra ganhar um pouquinho a mais não resiste geralmente ao caminhão, né? (...) (DF).

Alguns participantes mencionaram ainda a ascensão socioprofissional e a migração rural-urbana, o que possivelmente remete a ideia de mobilidade social como determinante em suas escolhas profissionais. Entre esses motivos, também foram apontadas a influência

de desejos pessoais, bem como a possibilidade de estar em lugares diferentes através da profissão.

Eu era vigilante (...). Até que então, quando eu consegui a minha carteira, eu resolvi mudar de profissão pra ter um... Um ganho, um pouquinho melhor pra poder sustentar minha família (MG).

E acho que é o sonho de toda criança, né! Quando nasce é..., a gente dá o carrinho pra ele pra brincar (...) (SC).

É porque eu era solteiro. E eu tinha vontade de viajar, conhecer o mundo (...) (ES).

Eu gosto... Amo! P1: É? E3: Eu amo! Tá doido. Tem coisa melhor no mundo não! Quem gosta..., faz porque gosta (PE).

4.2.2 Eixo temático 2: apreensões da experiência de trabalho

2.a Percepções acerca do trabalho

Notou-se que a partir das vivências no trabalho, os participantes apresentaram percepções significativas sobre aspectos conceituais referentes às mudanças ocorridas após ingresso na profissão bem como de elementos de caráter descritivo, tanto do profissional “caminhoneiro” quanto de sua atividade de trabalho. Em relação às subcategorias apresentadas a seguir, é importante esclarecer que nem todos os participantes mencionaram relatos sobre os conteúdos que compõe esta temática.

2.a.1 Mudanças após o ingresso na profissão

Foi possível identificar a frequente referência às mudanças relacionadas ao aspecto físico, mais especificamente as alterações do peso corporal após o ingresso na profissão. Foram ainda contemplados nesse aspecto a redução do desempenho físico com o avanço da idade bem como o ajuste do corpo às diferenças climáticas brasileiras.

Eu percebi. Porque, eu acabei engordando mais, né? Porque eu não era assim... (DF).

Emagreci porque (...) “cê” não tem hora pra almoçar, não tem hora pra jantar. “Cê” não tem aquele cardápio assim, onze horas eu vou parar pra almoçar (PE).

Vai, vai mudando com o tempo de profissão (...). Quando é novo, a pessoa aguenta tudo, né! Mas quando vai chegando uma certa idade seu corpo já não tá mais correspondendo por mais que você se esforce pra isso (...)^(4.a) (MG).

Você sai daqui tá quente, você chega ali na frente tá frio. “Cê” sai daqui o sol tá rachando, chega ali na frente você pega uma chuva, de tá desabando, e a vida vai levando assim, que vai se adaptando (GO).

As particularidades dessa subcategoria se evidenciam a partir da mudança de comportamento percebida a partir do contato com as pessoas, o que sugere o desenvolvimento da autopercepção tal como ilustra o fragmento abaixo.

Por que a gente passa muito tempo sozinho na estrada... (...). “Cê” tem muitas mudanças. Mudança de neurótica, nervo... (...). Você aprende a ter mais paciência, “cê” aprende a falar com as pessoas, você aprende a ouvir as pessoas, entendeu? Saber a hora de fala (GO).

Outro aspecto descrito brevemente por um dos participantes foi a mudança em relação à orientação espaço-temporal quando são estabelecidas comparações com o período dedicado ao trabalho.

Tudo “cê” acostuma! Hoje, por exemplo, se eu precisar de viajar, eu já, nossa...Tá muito longe...Antigamente pra mim num tinha distância, né! (RN).

Em outros relatos pertinentes a esta subcategoria, a autopercepção também aparece vinculada à descrição das diferenças existentes entre veículos e tipos de carga e que parecem indicar possíveis formas de mobilização do corpo através de um instrumento ou objeto externo não interligado fisicamente a ele.

Só que o caminhão maior é mais pesado, entendeu?(...). Pra... Mais atenção nas curvas, nas marquises, que é mais alto. Os fios de alta tensão... Então, é esses cuidados que a gente tem agora, né? Que não precisava quando tinha carro pequeno, quando trabalhava com carro pequeno (RS).

O único risco que tem o vergalhão é você curvar (...). Ou então, se você frear bruscamente, que vai acontecer, né? (...). O vergalhão vai óh. Você tá sentado aqui na "gabine", ele vai rancar a "gabine" fora, entendeu? Então, cada uma carga que você bota em cima do caminhão, é um jeito diferente que tem de você dirigir, entendeu?(MT).

Desta forma, as diversas mudanças descritas nessa subcategoria apontam, de forma geral, para o desenvolvimento de uma autopercepção a partir das experiências de trabalho de alguns participantes sinalizando uma possível articulação com as condições de trabalho identificadas e conseqüentemente com a saúde nesse contexto.

2.a.2 A imagem do caminhoneiro

A percepção dos participantes sobre a imagem do caminhoneiro compreendeu desde elementos relacionados à figura masculina - o homem provedor e a não vinculação às atribuições do lar - até as opiniões que emergiram a partir das situações vivenciadas no trabalho.

Toda vida eu gostei de trabalhar e pra mim dá um certo conforto pra minha família. Igual... Eu Graças a Deus, eu tenho a casa que tenho, agradeço ao transporte que trabalhei ali (RN).

Casa não ficou pra homem! Entendeu? Casa pro homem é só pra descansar, pra dormir, pra estar com a esposa, mas não ficou! (...) (GO).

Dentre as opiniões relacionadas às vivências no trabalho, destacou-se a frequente referência à falta de reconhecimento profissional além da desunião e desconfiança entre os pares. Esses sentimentos, em alguns momentos, aparecem em fragmentos de falas que se associam às origens regionais dos caminhoneiros.

Eu acho que o caminhoneiro é mal visto em tudo quanto é área (...). É, é... Eu falo negócio social mesmo, não tem? (...) (DF).

A gente conversa com os colegas eu falo: “caminhoneiro é um herói desconhecido”. Por quê? Porque todo mundo depende do caminhoneiro e ninguém valoriza (...) (GO).

A gente vai aprendendo a conviver (...) normalmente a gente é meio discriminado, né? Vamos dizer assim, pela, pelos guardas rodoviários, alguns, né? (...). Em relação à entrega, porque a gente tem fama de ser ignorante (...). (RS).

Porque, eles são... Eles não são unidos assim... Se você tiver quebrado (...) precisando de alguma coisa na estrada, eles te ajuda. Agora (...) se reunir pra eles reivindicar alguma coisa pra eles, não vão (DF).

Às vezes "cê" tá dormindo, o colega vai lá e te rouba, "cê" tem que pagar a empresa (...). Tem que dormir igual coelho: com um "zói" dorme, e o outro fica vigiando (ES).

Todo tipo de gaúcho. Tanto faz pro norte, pra qualquer lado, ele é malvado. Ele quer te prejudicar, ele quer te derrubar, ele quer te jogar pro mato (...) (ES).

Olha! Os alagoanos mesmo entendeu? Os motoristas alagoanos... ai que são bem trançados. Eles não são assim... confiantes não!(PB).

Alguns participantes descreveram atitudes de imprudência no trânsito, por vezes atribuídas aos caminhoneiros mais jovens, o que possibilitou emergir outros conteúdos a partir do fator idade. Desse modo, chama atenção os fragmentos de fala de participantes com faixas etárias distintas por sinalizarem aspectos que sugerem mudanças no perfil profissional do caminhoneiro. Logo, a capacitação profissional citada por dois participantes com idades entre 30 e 40 anos parece dar indícios dessa mudança no perfil, juntamente à opinião de outro participante com mais de 55 anos sobre posturas do caminhoneiro “mais velho” sugestivas de uma interlocução limitada no contexto de trabalho.

E hoje o que trás o medo pra gente é isso ai! Os acidentes que vem acontecendo hoje por imprudência desses motoristas apressados, motoristas rebitados (...) (RN).

Não, não respeita ninguém (...). Quando você chega ultrapassar um caminhão, que você olha assim, que "cê" vê que é um rapaz novo, você pode pisar no freio e deixar ele embora (...) (MT).

Eles acham que motorista tem que andar de chinelo, barbudo. Eu conheço vários que nessa idade que é assim mesmo (...) (PR).

Hoje você tem um veículo moderno. Então (...) se você não tiver um curso pra operar um veículo hoje, você tá fora do mercado (RS).

Ai eu brinco com eles, falo o seguinte: “motorista é igual burro de carroça”. Só sabe olhar pra frente (...). Ele só olha pro lado quando, pro retrovisor. Ele não tem (...) tempo de dialogar com ninguém (...) de abrir a mente, ele só pensa naquele negócio: eu vou lá, carrego, descarrego, carrego e descarrego só isso (RJ).

2.a.3 Significados atribuídos à profissão

A partir dos relatos que descreveram os motivos para a permanência na profissão foi possível identificar referências sobre a liberdade, o prazer por conhecer lugares e pessoas além da “ação viciante gerada pela atividade”. O relato de dois participantes sugere que a liberdade exprime a ausência de rotina no trabalho ou o não cumprimento de algumas regras institucionais do trabalho.

A gente gosta dessa vida, porque é... uma liberdade que você não tem em outro lugar. Se você for trabalhar numa indústria, você tem hora pra entrar, e hora pra sair. Você tem a, a... o seu uniforme (...). (RS).

Ele faz aquilo por gostar, entendeu? É porque todo dia você tá num lugar diferente, conhece gente diferente, entendeu? Você não tem rotina (...) (SC).

Alguns participantes declararam a dependência em relação à profissão mais especificamente em torno das demandas de carregamento e descarregamento que parecem suscitar certa atratividade pelo deslocamento e daí o sentido de “vício” atribuído à atividade. Notou-se ainda em um dos fragmentos a possível vinculação dessa característica ao prazer por conhecer lugares e pessoas.

É vício (...) a profissão é uma, uma, ela tem uma dependência (...). Parece que é aquela coisa, você quer chegar (...) pra carregar, você quer ter lugar pra

descarregar, você tá carregado corre pra descarregar, você tá descarregado corre pra carregar (...) (GO).

Eu acho incrível, ela é viciante (...). Devido a você conhecer pessoas diferentes, cidades diferente (PR).

Ainda em relação aos conteúdos dessa subcategoria, emergiram reminiscências por parte de alguns participantes que se apresentam marcadas de significados emocionais os mais diversos quando se reportam à atividade: nostalgia, saudades de “viajar” e “dirigir”, prazer, apreciação da natureza e realização pessoal.

Por isso que eu falo pra você que eu gostava de viajar a noite. Coloca uma música lá, toma um banho, gelado, janta e vai viajar... Liga uma música e vai embora... Ainda mais se tiver uma lua cheia (PE).

2.b. Aprendizado adquirido com a profissão

O fato de estar em lugares diversos constantemente parece ser determinante para o aprendizado adquirido com a profissão, elencado como segunda categoria emergente na análise das entrevistas do presente eixo temático. Nos fragmentos seguintes observa-se que esse aprendizado não se limita a aquisição de conhecimentos técnico-instrumentais. Sendo assim, além da experiência acumulada com o tempo dedicado à condução profissional, também foram evidenciadas as particularidades do que se aprende com as situações vivenciadas no trabalho, seja com os imprevistos na estrada e adversidades neste meio de trabalho.

Eu aprendi a conduzir com mais (...) mais destreza, né, com mais sabedoria. Conheci máquinas que, se você tá numa categoria, você não conhece, né? Porque são caminhões mais avançados, né, tecnologia mais avançada (RS).

Tem motorista malvado, é... fecha e, pra ele tanto faz: matar ou morrer é a mesma coisa (...). Ultrapassa de qualquer jeito. Então, o moleque novo é assim ^(1.b.2). O velho não. O velho tem experiência (...) (ES).

Olha! Na verdade, a única coisa que eu aprendi da profissão, é a gente ser dirigido por pessoas mais experiente do que a gente, pra ensinar a gente as coisas que a gente não sabe (MG).

É, você fica profissional, né! "Nim" estrada, você vê muita coisa, coisa boa, coisa "runha" (...). Faz muita amizade (...). Você vê muita "doidice" na estrada (...). Você vê muito carreteiro drogado. Antigamente não existia isso (SP).

Cada vez que você passa um aperto "cê" aprende mais um porquinho (...). Pra sair do sufoco (...) (PE).

De tudo! Experiência de vida entendeu? O quê que é a vida do ser humano, achar que é uma coisa e não é nada daquilo, entendeu? (...). É, vai pro Nordeste, vai ver aquelas pessoas morrendo de fome, entendeu? (...) (SC).

Também foram relatadas aquisições a partir das relações sociais estabelecidas no trabalho, sendo apontado sucessivamente o sentimento de desconfiança e, algumas vezes, o sentimento de solidariedade. Outro aspecto declarado por um dos participantes foi adequação dos modos de relacionar-se em razão das diferenças socioculturais brasileiras.

O que eu aprendi na estrada, é o seguinte: primeiro que você não pode confiar em ninguém, entendeu? É... Você não pode confiar em ninguém e outra coisa... infelizmente a classe de caminhoneiro é desunida ^(2.b.2) (RN).

Questão de companheirismo, né? Porque ...“cê” não querer ser mais do que ninguém. Sempre um ajudando o outro. “Cê” pára, aí que tem alguém na estrada aí com o carro quebrado (...) (DF).

Uma das coisas importantes na estrada que a gente aprende, é a convivência. É você conhecer pessoas e conhecer Estados e conviver com pessoas de vários sotaque, entendeu? (...). Saber como conversar e agir com as pessoas, porque você sabe que tá mexendo com pessoas com vários equilíbrio mental, emocional, entendeu? (...) (GO).

Observa-se, portanto, que as fontes de aprendizagem são variáveis, compreendendo tanto aquelas relacionadas à condução propriamente dita como o aspecto vivencial. Assim, enquanto a aquisição técnico-instrumental pode ocorrer através dos pares, do tempo dedicado à condução profissional e do contato com veículos diferentes, outros acessos ao conhecimento também são possíveis a partir das experiências de trabalho, como, por exemplo, aquele que através das relações sociais se reveste nos modos de adequação às diferenças regionais.

4.2.3 Eixo temático 2: configuração da atividade de trabalho do caminhoneiro

3.a Características do trabalho

Os participantes descreveram algumas características da profissão que remetem a amplitude e complexidade do transporte rodoviário de cargas. Dentre as características descritas, chama atenção a referência à realização de outras tarefas por parte do caminhoneiro além da condução do veículo. Ao falar sobre esse aspecto, foi possível identificar em alguns relatos a variabilidade do transporte rodoviário de acordo com o tipo

de carga transportada. Foram identificados ainda aspectos relacionados à remuneração e à formalização das relações de trabalho.

3.a.1 Realização de outras tarefas além da condução do veículo

Nessa subcategoria foram reunidos relatos sobre as tarefas realizadas pelos participantes em algum momento de sua trajetória como caminhoneiro. Destacaram-se tarefas que envolvem o contato direto com a carga tais como a conferência, amarração, acompanhamento de sua acomodação e descarregamento.

Responsável por "marrar" a carga todinha (...). Você tem que ficar do lado de fora dando sinal, pra... pra botar as madeira certa, depois conferir tudo, amarrar (SP).

Pra começar quando o pessoal tá carregando o caminhão, "cê" tem que já ficar prestando atenção pra não sair nada errado, né? Deles não amarrar direito, deles não botar lona direito (...). Que depois que você sai da empresa, você que é responsável né?(DF).

Só que a cegonha não entra dentro da cidade, porque ela é longa (...) e ela é alta. Ai você tem que parar fora da cidade, no posto, descer os carro e (...) entregar na concessionária (...). Ai pega um moto táxi (...) retorna lá na carreta e torna a levar outro (...) (SC).

A inspeção do veículo além de tarefas administrativas como a conferência de notas fiscais e recebimento do pagamento referente ao transporte ou carga também foram mencionados por alguns participantes.

O que eu posso fazer é eu checar quando antes de pegar o caminhão, vou conferir (...) como que ele está, pneu, óleo, água. Vou conferir a amarração da carga (...), se tiver alguma torta, alguma coisa torto, eu vou falar que tá torto... (MG).

Obrigação do motorista é bater carga e, se tiver que receber dinheiro, cheque, essas coisa assim (...) obrigação dele é prestar conta (...) (PE).

3.a.2 Variabilidade da carga no transporte rodoviário

Os fragmentos abaixo representam a variabilidade do transporte rodoviário considerando-se os diferentes tipos de carga citados pelos participantes - carga perecível, carga seca, carga perigosa e carga indivisível -. Foi identificada ainda a classificação denominada de carga de horário, ou seja, com prazos determinados para entrega, como por exemplo, a carga do tipo perecível.

Verdura! E verdura é... com os perecível, né! Você precisa tá andando muito. Porque é uma carga de horário (...). Você quase num tem parada (...). Era tudo cronometrado, se atrasasse lá, o chefe cá tava sabendo (...) ^(3.b.2) (MG).

Porque na época da Páscoa, pra “ocê” carregar ovo de Páscoa pra todo o Brasil (...), além de andar com o baú (...) resfriado (...) você tem que viajar a noite (...) por causa da calor. Porque o Nordeste é muito quente, então o ovo de Páscoa, por ele ser ocado, qualquer pouquinho que ele esquentar um pouquinho, ele amassa (SC).

Antes, antes eu trabalhava com carga seca, né! Carga seca a gente diz assim, é... Tudo que parecer, né! (PB)

A carga de indivisíveis são peças gigantescas que não pode ser divididas. Pedras ornamentais (...). E, cargas imensas de alto forno, não pode ser divididas (RS).

Quando eu trabalhava puxando químico (...). Não pode cozinhar não. Não pode botar fogo não. Der algum vazamento ali, explode tudo, né? (MT).

3.a.3 Remuneração: salário fixo e comissão

O salário e a comissão foram descritos como formas de remuneração do caminhoneiro que em certa medida têm influências da valorização da eficiência econômica no transporte rodoviário de cargas, o que parece determinar suas condições de trabalho conforme sinaliza os fragmentos a seguir.

Então, é... Por exemplo, meu salário era salário do sindicato, que era mil quatrocentos (...). Então, é... quanto mais a gente trabalhasse, mais a gente ganhava, entendeu?(...). Mas isso desgasta muito a gente ^(5.b) (RS).

Você tem o salário e tem a comissão, entendeu? Ai, "cê" fechou três mil e duzentos reais de frete, tá. Ai, daquele frete ali, eles vão te descontar chapa (...) algum pedágio (MT).

É muita diferença você trabalhar numa empresa grande (...) que você trabalhar com comissão. Comissão eu vou dizer assim que é uma vida de cachorro do caminhoneiro (PR).

3.a.4 Não formalização das relações de trabalho

A não formalização das relações de trabalho foi citada por quatro participantes como um evento ocorrido em algum momento de sua trajetória na atividade. Chama a atenção que a ausência do registro profissional na carteira de trabalho (CTPS) também apareceu como a principal dificuldade enfrentada no início da profissão em atividade de pesquisa realizada com quatro caminhoneiros afastados do trabalho.

Eu trabalhei numa outra, mas não foi registrado não. (...). Acho que foi uns três anos... (DF).

Agora eu fiquei uns três anos quebrando cabeça (...). Trabalhei na primeira firma (...) aí foi que eu assinei carteira. Até no momento trabalhava como motorista, mas... sem carteira assinada, autônomo, né! (PE).

Eu não tinha carteira assinada (...). Patrão não assinava carteira, ele era muito enrolado, mas eu precisava de um emprego! (...) (MG).

Olha! O que eu não tinha coragem mais de fazer, porque eu trabalhei muito, assim, trabalhando em, sem ter carteira assinada (...) (RJ).

3.b Condições de trabalho

A configuração da atividade de trabalho do caminhoneiro também compreendeu alguns aspectos das condições de trabalho identificados a partir das vivências descritas pelos participantes. Trata-se da categoria que reuniu o maior número de subcategorias e que sinaliza consideráveis desdobramentos nos modos de trabalhar dos participantes, bem como indica sua amplitude e complexidade.

3.b.1 Aspectos relacionados às condições de vida na estrada

As condições de vida na estrada foram retratadas por meio da descrição de algumas atividades de vida diária realizadas no contexto de trabalho. Dentre elas, destacaram-se aspectos variados da alimentação: preparo das refeições utilizando objetos e utensílios próprios, seja para redução de gastos ou pela não adaptação à variedade de temperos entre uma cidade e outra, bem como garantia de obter-se uma alimentação saudável; prejuízos na alimentação caracterizados por falta de tempo para as refeições ou sua substituição, ingestão de alimentos não saudáveis além do local inadequado para a realização das refeições.

Cozinhas, porque o salário era pouco. Se você parasse pra almoçar no restaurante (...) o salário era todo embora (...). Compra um arrozinho e um feijão e cozinha no caminhão mesmo (...). Tem uma gaveta grande, um "fogãozinho" duas bocas, um "bujãozinho" (...) (ES).

Você come uma comida hoje aqui (...) vai jantar lá em Vitória, ela já não é a mesma comida daqui. Ai "cê" chega no Rio, o tempero dele é diferente (...). Ai geralmente muito pouco se adapta a esse tipo de comida, né? Ai, pra você evitar, você mesmo fazendo (...) vai ser o mesmo tempero, né?(DF).

Então quando eu vi que comer na estrada era prejuízo, eu montei minha cozinha (...). Pra alimentar bem, porque assim você tem sua comida saudável (...) (GO).

Muitas vez até que "cê" queria fazer, o negócio é que não tinha tempo (...). Quando era de dia, que às vezes você nem comia, muitas vezes eu fiquei sem almoçar (PE).

Porque, ou você come isso, ou você fica com fome. Porque nas paradas, é só fritura, comida não saudável (RS).

Mas você acaba comendo outras coisas, entendeu? Você acaba... tem dia (...) que não dá tempo de você fazer comida. Ai é mais fácil você parar ali e pegar um... (RN).

Eu já comi tanta coisa, já tomei tanta água que já não sei nem procedência (...). Se você for pro lado do Nordeste (...). Você come coisa ali que (...) tem que abanar com uma mão e comer com a outra, de tanto mosquito (...) (RN).

Neste contexto, também foi mencionado o banho como um cuidado pessoal que está condicionado à lógica de oferta imposta pelos postos de gasolina, ou seja, é oferecido

gratuitamente quando ocorre o abastecimento de combustível. Além disso, identificaram-se situações relacionadas ao “dormir” que, por vezes, revelaram estratégias de adequação do sono à rotina de trabalho, tais como: interromper o percurso de viagem quando necessário para dormir e aproveitar as paradas em postos de fiscalização para dormir.

Então, o quê que nós temos na estrada? Temos posto, aonde tem lugar que você paga cinco reais pra tomar um banho, entendeu? Se você abastece, "cê" ganha uma ficha pra tomar um banho, se não abastece tem que pagar pra tomar um banho (GO).

Ai “cê” rodava, rodava... chegava ali na divisa da Bahia, enquanto eles fazia o serviço da fiscalização, você aproveitava pra dormir, né? É... dormia ali aquele espaçozinho de duas, três horas (DF).

Mas depois que eu comecei a entrar nessa área ai, de trabalhar como motorista pegando a noite ai, eu já comecei a sentir. Que infelizmente, o sono quando batia você tinha que dormir mesmo! (MG).

Como você já conhece toda a estrada você já sabe: ah! daqui a tantos quilômetros tem um posto, né! Você (...) parava o caminhão, assim, dormia... Ai, eu tava tão acostumado a rodar assim que tinha dia que eu parava (...) dai uma hora e meia, duas horas, eu acordava como se eu tivesse dormido a noite toda, entendeu?(RN).

Andava com um biscoitinho, começava a dar sono, mastigava um biscoitinho (...). E aliviava o sono (...). No posto, né, eu falava com os colega: meu a Rebite é a cama! Quando eu não aguento mais, eu durmo (GO).

3.b.2 Elementos referentes a valores mercantis

Ao apresentar aspectos da remuneração da atividade do caminhoneiro, os participantes citaram elementos referentes a valores mercantis enfatizando a concorrência entre os pares e a defasagem do valor do frete.

Porque, um exemplo: (...) o valor do frete é X (...) chega eu, por exemplo, tô brigando pelo um preço melhor. O outro porque tem que ir embora pra casa, ele põe esse frete em cima por um preço menor (...). Então existe isso, muito isso, entre os caminhoneiro autônomo (...) (RJ).

Identificou-se em alguns relatos, a concorrência entre caminhoneiros empregados e autônomos provocada pelo valor do frete o que pode estar associada à desunião entre esses profissionais identificada na subcategoria 2.a.2, “A imagem do caminhoneiro”. Outro aspecto apontado foi a concorrência no mercado de trabalho com caminhoneiros mais jovens em razão da preferência das empresas por sua contratação.

É... a empresa que você trabalha tem vinte caminhões. E ela resolve pegar esse frete, pelo valor baixo, (...) pra você vir pro seu estado, pra poder carregar de novo, e voltar. Só que os autônomos não aceitam. Lógico, né? Porque eles têm prestação de caminhão pra pagar, e vê que (...) o ganho é menor do que os gastos. Então eles, essa é a questão da desunião...^(2.a.2) (RS).

E se você não der o que ela quer, você tá fora da equipe, e tem dez lá fora querendo ocupar o seu lugar, entendeu? Hoje, a maioria das empresas hoje, ela quer rapaz novo aí de vinte e três até seus trinta anos, que guenta rojão (MT).

3.b.3 Relatos sobre o uso de drogas e acidentes

Foram identificadas algumas referências no relato dos participantes sobre o uso de drogas e acidentes, destacando-se um maior envolvimento de caminhoneiros jovens. Vale

ressaltar que na subcategoria 2.a.2, “A imagem do caminhoneiro”, o fator idade também apareceu conjugado à figura do caminhoneiro “imprudente”, constatando-se assim nessa subcategoria a vinculação do uso de drogas e dos acidentes às situações de imprudência no trânsito relatadas pelos participantes.

Então (...) tem muito jovem hoje que tá entrando nesse ramo, e realmente tem. É por isso que aumentou até o uso de drogas nessa classe, entendeu? Porque os mais velhos não... Tem (...) motorista hoje, que prefere usar cocaína que tomar um rebite, entendeu?(PR).

É porque os novo, tá dando muito acidente. É difícil você ver um acidente, principalmente um acidente do motorista (...) que ele "teja" mais de quarenta anos! (...). Geralmente mais são os motorista novo que se envolve em acidente (GO) .

O problema todo desses jovens hoje que estão começando a trabalhar, não vou dizer todos... (...). Mas têm muitos aí que só anda drogados. Hoje muitos acidente acontece mais por causa da droga. Pela imprudência, porque a droga adquire coragem ^(2.a.2) (RJ).

3.b.4 Divergências frente às mudanças da jornada de trabalho

Os participantes, ao contextualizarem o período dedicado à atividade de caminhoneiro, expuseram de forma espontânea e recorrente divergências sobre a possibilidade de mudanças em relação à jornada de trabalho. Assim, em alguns momentos, ora em tom de concordância, ora em tom crítico, os participantes discursaram sobre a redução da jornada de trabalho, tendendo a responsabilizar a esfera pública pela fiscalização da lei que estabeleceu a jornada de trabalho de 8 horas.

Tem, tem sim, uai. Os ônibus não faz? Como que os ônibus faz e as transportadoras não pode fazer. É porque elas quer sugar os motorista. Paga dois motorista, então! (...) (SC).

Sim, tinha. Esse programa do governo em fazer o caminhoneiro parar em determinada hora, é excelente. Se fosse fiscalizado. Se tivesse condições de ser fiscalizado, sim, claro, é ótimo. Porque ia forçar a empresa a, a, a reduzir a ,a, a carga horária, né! (...) (RS).

Além disso, alguns participantes citaram a ausência de infraestrutura na estrada bem como as exigências do empregador em relação ao tempo destinado ao transporte da carga como fatores que impedem a realização da jornada de trabalho estabelecida legalmente.

O patrão ele tem a carga dele que ele precisa descarregar ela, precisa de receber naquela data. Se o cara for parar oito horas numa carga que tem que entregar com vinte e quatro horas, ele vai entregar com sessenta horas. Não tem como! Isso nunca vai aprovar! Então nós não tem é... é... é..., expectativa de melhora! (...) (GO).

Hoje, se você for fazer o que a lei tá pedindo, eles vão te roubar no meio da pista. Não tem lugar pra você parar pra poder dormir. Não tem lugar pra você parar pra você poder fazer as oito horas, entendeu? Então, não muda nada (MT).

Nota-se que os discursos são permeados por questões políticas e socioeconômicas e que, por vezes, remetem à valorização da eficiência econômica no transporte rodoviário de cargas. Desse modo, a necessidade do emprego, citada mais especificamente por dois participantes com idades de 50 e 40 anos, aparece nesse contexto como um fator que

possivelmente condiciona o sujeito às determinações do meio de trabalho e possivelmente às condições que lhe são impostas.

Ah! A gente não tem como fazer nada, você não tem poder nem força nem nada, você é escravizado naquilo, você é submisso. A pessoa fala uma coisa pra você fazer aquilo, você é obrigado a fazer, porque o carro não é seu, entendeu? Você trabalha de empregado, e empregado, enquanto você tá na empresa tem dez querendo a sua vaga (...) (SC).

3.b. 5 Aspectos organizacionais

As exigências no cumprimento dos prazos de entrega da carga e a intensificação da carga horária de trabalho foram pontos ressaltados, além do tempo destinado à espera da carga, seja para o carregamento ou descarregamento. Também foi mencionado em alguns momentos como o tempo é preenchido nessa espera. Os fragmentos de fala referentes a esses conteúdos identificados serão apresentados separadamente.

✓ Cumprimento dos prazos de entrega

Mas só que os empresário (...) ele não quer saber! Se ele comprou a mercadoria pra chegar amanhã (...) amanhã tem que estar aqui. Então a transportadora pra não perder o cliente, ela força o motorista a fazer isso aí (SC).

Falava assim: “oh! ‘cê’ tem até sábado sete e meia, oito horas da manhã pra tá lá em Itabuna, na Bahia.” Se você fosse pensar, você não consegue fazer dentro do horário do dia (...). Aí pra tá no outro dia cedo em Itabuna, aí “cê” tem que rodar a noite (DF).

✓ Intensificação da carga horária de trabalho

E quando chega o dia, que você rodou a noite toda (...) que é pra você finalizar o seu trabalho, aí vem essa questão da logística (...) você tá lá tendo que entregar a mercadoria (RS).

Eu já rodei vinte e duas horas, faltando duas horas pra fechar as vinte e quatro entendeu? (GO).

✓ Espera da carga

Eu já fiquei (...) dezoito dias esperando carga pra vim embora. Ai, "cê pára no pátio da empresa lá (...) "cê" vai fazer o que? Juntando aquele fecho de motorista lá, vai todo mundo fazer farra. Lava roupa, limpa o caminhão, revisa, lubrifica, lava (...) (MT).

Em relação à espera da carga, chama atenção em um dos relatos a referência à ausência de lazer o que possivelmente sinaliza parte das implicações geradas pelos fatores descritos acima.

Ai eles agendam a carga pra descarregar lá na segunda-feira, aí dói! Porque a gente (...) vai ficar lá esperando até segunda-feira pra descarregar. Passa final de semana, "cê" não tem um lazer. Na verdade o caminhoneiro não tem lazer, tá!(GO).

Foram identificados ainda fragmentos de falas que remetem a controvérsias sobre o uso de inibidores do sono entre os participantes, ora apontando não ser necessário seu uso ora afirmando a necessidade de seu uso para o cumprimento dos prazos de entrega da carga.

Se o cara quiser dormir duas horas (...) não tá atrasando quase nada no seu itinerário (...). E com duas horas de sono você roda mais dez horas. Isso é

importante, é o que os caras não pensam! Eles acham que o a rebite vai resolver o problema deles... (GO).

É! quando “nóis” trabalhava aqui à noite puxando madeira, era duas noite seguida né! Então, você não aguenta. Ai precisava tomar um Rebite pra poder chegar no horário aqui (SP).

Nota-se que há uma relação de interdependência entre os conteúdos apresentados nessa subcategoria e os pontos abordados nas subcategorias citadas acima uma vez que tanto as condições de vida e de trabalho parecem ser reguladas por uma organização empresarial que, dentre outras características, pauta-se na maior eficiência e diminuição dos custos além das exigências de distribuição rápida e pontual (Santos, 2007) conforme foi apontado nesses resultados. Desse modo, questiona-se, se essas formas de vida e trabalho se constituem como fonte de saúde.

3.b.6 Relatos sobre a criminalidade na estrada

Outro aspecto analisado nas entrevistas foi a criminalidade vivenciada por alguns participantes na estrada, sendo descritas situações em que foram vítimas de roubos e assaltos, por vezes, seguidos de sequestro e agressões físicas.

Eu levei duas porradas e uma coronhada. Nós tava em três caminhão, e cinco motorista (...). Ai cercaram a gente, fizeram parar os caminhão (...) levaram pro cativoiro e carregaram os caminhão (MT).

Fiquei amarrado, três vezes! Colega meu... No Nordeste ali, óh! (...). Maceió e Sergipe já assalta mesmo (...). O asfalto não tem como você correr, entendeu? “Cê” sai de um buraco cai no outro. É dez quilometro por hora. Então eles sobem ali, num estrado (...) (SC).

Notou-se que essa realidade foi determinante na escolha do tipo de carga a ser transportada uma vez que também foram identificadas afetações por ela produzidas no relato de alguns participantes que apesar de não a vivenciaram diretamente, se mostraram bastante abalados na exposição de fatos envolvendo colegas de trabalho. Neste contexto, também foi citado o crime de extorsão cometido por alguns policiais rodoviários.

Eu... carga de cigarro e de pneu eu nunca carreguei! Eu já perdi dois colega e já vi muito caso (...). Uma vez eles mataram o motorista, o cara tava carregado de pneu (...). (RN).

Eu no Nordeste já levava o trocadinho, na hora que eles parava já entregava na porta com a mão fechada e eles pegava com a mão fechada e botava no bolso (SC).

4.2.4 Eixo temático 4: saúde e trabalho

4.a Concepção de saúde: homem-máquina

O tema concepção de saúde surgiu de forma espontânea, sendo apresentados pontos de vista que conduziram a um arranjo particular de significados a ela atribuídos. Observa-se na maioria dos relatos que a saúde ora se associou ao maior vigor na juventude para o desempenho da atividade laboral ora a resistência para a execução do trabalho, na maioria das vezes caracterizada por “ir além dos limites do corpo”, e sugerindo correlação com os condicionantes do trabalho.

Porque você trabalhar doze horas, dentro de um caminhão, direto, é doído. Você não... chega uma hora que você vai enquanto você tá novo, depois você chega numa época que você não aguenta mais (SP)

Porque, às vezes não são só quatro horas, às vezes são dez, doze horas, dezesseis horas, sem dormir. Então, tem que ter uma resistência muito grande (RS).

As pessoas ultrapassam, na maioria das vezes, ultrapassam o limite. Por isso que tomam o remédio, entendeu? E, isso não é bom. Porque chega um tempo você vai tá doente ^(5.b) (...) (RS).

Porque toda vida eu aguentei o tranco, né? Eu saia de Linhares aqui cinco horas da manhã, quando dava dez e quarenta, onze horas, eu tava dentro de São Paulo (MT).

Um dos participantes atribuiu à atividade laboral a produção de saúde, reportando-se possivelmente a dimensão ontológica do trabalho ao destacá-la como um recurso para o desenvolvimento do homem. No entanto, os posicionamentos reunidos nessa subcategoria estão mais intrinsecamente ligados à capacidade para o trabalho, ou seja, a força de trabalho, o que influi na elaboração do título “*Homem-máquina*”.

Olha! Trabalho a gente tem que trabalhar, né! Isso aí faz parte da vida da gente. E a gente só adquire saúde com trabalho. Quem não trabalha não tem saúde. (...). A gente tem que, o ser humano tem que ter alguma coisa pra fazer, se ele não tiver ele morre mais, mais cedo (...). Porque, cê "tando" trabalhando, você tá botando a mente trabalhando, você tá, você tá botando o corpo todo funcionando (RJ).

Ah! Se não parar a máquina, a gente continua, né! (RS).

4.2.5 Eixo temático 5: impactos do adoecimento na capacidade laboral

5.a Dos episódios indicativos de danos à saúde à interrupção do trabalho

Nessa categoria foram reunidos relatos em que os participantes descreveram o período compreendido entre os episódios indicativos de danos à saúde à interrupção do trabalho perpassando pela necessidade de percepção do auxílio-doença previdenciário. Observa-se que os fragmentos de fala expressam momentos variados neste percurso que se

inicia com os impedimentos de se prosseguir na atividade profissional face aos sintomas ou lesões apresentados.

Quando eu cheguei na fábrica, começou a adormecer minha, minhas costas e minhas perna... (...). Ai eu queria descer do caminhão, quase não consegui. Ai fui devagarzinho, descí. Ai liguei pro meu parceiro, eles me levaram embora, eu fui pro hospital (...). Ai, depois daquilo ali, acabou pra mim (SP).

Em dois mil e onze (...) que eu me senti muito mal lá no Rio... Eu achei que isso era ansiedade, porque eu já tinha uns trinta dias que eu tava lá (...). Mas ai eu passei mal durante o caminho, ai eu... (...). É... tontura, vômito, fraqueza, vertigem... Não conseguia subir os cinco degraus de escada sem parar (RS).

Na maioria dos relatos, atribuiu-se à figura médica a decisão pela interrupção do trabalho, e que por vezes, pareceu confirmar-se com o pedido de recolhimento da carteira de habilitação profissional para alguns participantes. Em relação às possibilidades de trabalho na atividade, apenas dois participantes apontaram mais claramente sobre suas limitações para a condução profissional.

Chegou um momento que eu bati ali numa cidade chamada Lagoa da Prata (...). Fui pegar umas régua debaixo da carreta (...) e deu um tranco na coluna. Ai foi... Não teve jeito! Ainda vim dirigindo de lá até aqui, sem conseguir sair do banco (...). Ai parei e comprei os comprimido, fui tomando... Cheguei aqui, fazendo exame, o médico encostou (GO).

Quando fui renovar a habilitação que eu percebi... (...). Fui fazer o exame ali, né! O médico falou: "Olha, você não pode dirigir mais não!" (...) (DF).

É! Em dois mil e seis aconteceu o acidente. Acidente assim, de trabalho, né? Só que não foi registrado (...). Ai quando eu fui desembarcar, tava chovendo na época (...) ai eu escorreguei. Esse joelho aqui ele entrou dentro da madeira ^(5.b) (...). E também a minha ficha caiu mais ainda quando o médico chegou pra mim, a, a, a, a perita, né! Chegou pra mim e falou assim: “Nós vamos recolher a tua carteira!” (PB).

Eu tomei a queda no início de dezembro... E quando eu desmaiei foi na semana de Natal (...). Na hora que eu apaguei eu tava dormindo. Ai eu não acordei mais. Mas eu tinha comentado em casa que eu tava sentindo uma dor de cabeça (...) ^(5.b). Ai pro dia 31, eu operei no dia 31 (...). Eu mesmo tive essa consciência, porque eu não tenho capacidade pra dirigir (RJ).

5.b Fatores atribuídos ao adoecimento

Nessa categoria, alguns participantes relataram brevemente os fatores que atribuíram ao adoecimento, sendo citados alguns elementos relacionados aos hábitos de vida adotados tais como o sono, a alimentação e o uso de inibidores do sono. Neste contexto, o trabalho noturno foi apontado por alguns participantes como um aspecto associado ao esforço visual e estresse. Outro fator identificado foi a causalidade religiosa declarada por dois participantes.

Apareceu justamente por causa do, o serviço excessivo, da minha função de motorista trabalhando a noite. E, maus hábitos alimentares, você come fora de hora, você não dorme, você toma café, você toma Rebite (MG).

Excesso de, de, de cigarro e remédio pra eu não dormir. Quer o nome deles? Lipomax, Nobeze, não tem Nobeze?(SC).

Sempre trabalhando a noite! Foi daí então que eu comecei a ver o estresse (MG).

O médico falou que por eu tá trabalhando, às vezes, né, andando de noite, igual eu te falei. E eu sentia assim, de vez em quando meu olho ficava ardendo e coçava. Eu achava que era normal por causa das vezes eu andar a noite e, e, e farol, né! (...) (DF).

Oh! Moça, nem a médica soube explicar direito o motivo dessa... do meu glaucoma, do problema de retina e da... catarata (...). Segundo ela pode ter sido porque eu dirigia forçando a vista lendo (...). "Cê" chegô numa cidade aqui pra fazer entrega, eu pegava aqui no pátio a nota fiscal aqui, do bairro aqui... Pegava aqui e lendo, dirigindo e lendo (...) (PE).

A gente tem hora que você tem que, você tem que aceitar as coisa que, que Deus... Escri... Escrito, sei lá, como é que se diz, né! Foi riscado pra vida da gente, né! Porque, a gente... Igual eu falo com minha esposa, eu acho que nada na vida da gente acontece por acaso, né! (RN).

Nos parágrafos a seguir, as situações descritas pelos participantes sinalizam o intenso ritmo de trabalho que, por vezes, conjugou-se às exigências de produtividade ou a necessidade por manter um padrão de rendimentos, o que sugere implicações nos processos saúde-doença. Também foram apontados fatores como o esforço físico e a manutenção prolongada da postura sentada.

As fábricas, elas, tem uma correria que não pode perder tempo, entendeu? E isso, aí a gente termina de fazer tudo isso. Você vai descansar? Não! "Cê" vai rodar! Então é isso, que por causa disso que caminhoneiro dá muito problema de coluna.

Que além do trabalho apertado do lugar, e depois o longo trecho que tem pra percorrer (GO).

Você, quando você, por exemplo, "cê" tem o compromisso de tirar "xis" no final do mês, você acaba vivendo naquele, naquele patamar ali. Então, se o mês deu, deu cinco, seis mil, você vai querer viver naquele limite ali sempre. E é o limite, não é o limite do seu corpo não, "cê" tá extrapolando da sua saúde (...) nessas condições, entendeu (RS).

Que a gente ficava sentado direto, pegando peso (SP).

Também foram descritas por três participantes situações caracterizadas como acidentes de trabalho, sendo um deles automobilístico. Além disso, houve referência a um acidente doméstico e um acidente automobilístico no horário não destinado ao trabalho.

O meu quadro que eu tive foi através de uma queda de uma escada (...). Ela quebrou e eu caí de cabeça, caí com a cabeça na..., aí me deu esse quadro (...) (RJ).

Tombei, "cabô" o freio, não sei o que aconteceu, entendeu? Ai eu fiz a primeira curva, na segunda curva eu ultrapassei reto no barranco, eu, eu tombei o caminhão, entendeu? Pra ele não continuar a descer (...). Ai eu tive essa lesão, meu braço ele entrou dentro do volante, cortou meu braço fora... (PR).

5.c Relatos de adiamento do cuidado à saúde

Foram identificados fragmentos de fala sinalizando comportamentos de adiamento do cuidado à saúde que antecederam a interrupção do trabalho de alguns participantes. Em consequência disso, constatou-se o agravamento do quadro de saúde na maioria dos relatos.

Eu sentia dor aqui, mas não ligava muito não. Depois que eu encostei, aí fui fazer os exame. Já não tinha mais jeito de tratar com medicamento, eu tinha que fazer cirurgia (...) (GO).

A falta de tempo para cuidar da saúde foi outro aspecto declarado por dois participantes, observando-se uma tendência em utilizá-lo para justificar este comportamento por parte dos caminhoneiros.

Se eu te falar que você não tem tempo... Você pode perguntar isso pra qualquer caminhoneiro, não é só pra mim não. Se eles tiram um tempo pra cuidar da saúde deles. Não tiram, porque geralmente quando você vai descarregar tal dia, e você já tem uma carga pra voltar (...). Um dia que talvez você consegue marcar, mas você não consegue ir (...) (DF).

Para finalizar essa categoria, levantou-se o seguinte questionamento a partir do fragmento abaixo apresentado: Se esse comportamento seria em razão das exigências impostas pelo trabalho, ou por ser uma tendência dos homens, em geral, de postergar ou evitar a procura por serviços de saúde?

Óh! Homem em geral, não tem... não se cuida da saúde. Em geral, não se cuida. Principalmente caminhoneiro (ES).

5.d Afastamento do trabalho

Essa categoria reuniu as percepções dos participantes sobre o afastamento do trabalho considerando-se os impactos do adoecimento em sua capacidade laboral. Assim, a variabilidade de sentimentos que emergiram a partir dessa condição bem como as interferências na vida dos participantes e os modos de enfrentá-la sinalizam a complexidade da análise dessa experiência.

5.d.1 Sentidos atribuídos ao afastamento do trabalho

Nos trechos a seguir estão descritas as percepções dos participantes acerca de como se sentem com o afastamento do trabalho, destacando-se pontos comuns, mas também particularidades. Optou-se por não fragmentar os extratos de falas em diversas subcategorias para que o leitor compreenda o aspecto multifacetado das experiências relatadas por cada participante.

Identificou-se na maioria dos relatos que os participantes demonstraram descontentamento frente à impossibilidade de desempenhar a função habitual a partir da avaliação médico-pericial no INSS. Desse modo, supõe-se que a interrupção do trabalho está condicionada a uma decisão estritamente técnica e que parece se confirmar com o que foi descrito na categoria 5, tópico a, “Dos episódios indicativos de danos à saúde à interrupção do trabalho” em que tal decisão cabe a figura médica. Vale ressaltar ainda que a paralisação da atividade também revestiu de frustração o relato de um dos participantes que se viu impedido de realizar as viagens e deslocamentos constantes.

“Cê” já não pode mesmo, “cê” já tá deficiente, não pode trabalhar mais, a gente quer trabalhar e não pode. “Cê” é proibido de fazer uma coisa que você quer fazer. A gente nasce naquele ritmo de trabalhar, trabalhar, quando você pára, ai meu Deus do Céu! É terrível, filha (SC).

O que eu senti mais, de tudo, foi ter parado, e não conhecer mais o lugar que eu conhecia. Não ir mais aonde eu conheço (...). Olha! eu me senti arrasado, acabado. Por quê? Tô lá, todo dia trabalhando, vem pra aqui, chego aqui, me encosta, como eu tô encostado. Igual eu saio todo dia de manhã, chegava de tarde (...). É um tapa, um choque (ES).

Logo, a partir do exposto acima se questiona: em que medida o saber do trabalhador se incorporado à avaliação técnica do potencial laborativo tem implicações na compreensão do afastamento do trabalho pelo profissional caminhoneiro.

O sentimento de desmotivação foi outro aspecto que apareceu interligado ao tempo de afastamento do trabalho, conjugando-se também ao aparecimento de outros problemas de saúde. Supõe-se que é necessário um acompanhamento mais intensivo à pessoa que se encontra desvinculada do trabalho, mesmo que temporariamente, considerando-se o fragmento abaixo apresentado.

Ah! Desmoronou assim por que, por que, né? Até três anos que eu tava encostado, eu pensava ainda em... Em voltar a trabalhar (...). Exercendo a profissão normal... (...). A mesma profissão e subir, entendeu? Fazer o curso. Ai depois de quatro anos (...) ai pronto, ai começou os problema tudo, ai foi aparecendo outros problema (...) (PB).

Mas, é... A ficha cair que você se sente incapaz, não é boa. Não é boa! Quando você ama uma coisa que você faz e de repente "cê" se vê incapaz de fazer aquilo que você gosta (...). Você precisa de uma terapia, não das pessoas, mesmo fazer uma terapia em você ou você concordar que você está incapaz de fazer aquilo que você gosta de fazer (...) (GO).

A descontinuidade do trabalho em razão dos processos de adoecimento também despertou em alguns participantes sentimentos de inutilidade e estagnação, e que parecem conduzir a retomada de valores atribuídos ao trabalho, sejam eles mercantis ou não⁶.

⁶Para Schwartz (1996a), o valor mercantil refere-se ao trabalho como um meio de subsistência na sociedade, enquanto os valores não mercantis são produzidos a partir da própria efetuação do trabalho e de suas condições de operatividade.

É, porque, a vida da gente é assim, né! "Cê" parou ali, parou! Profissionalmente você não tem mais nada, "cê" tá parado pelo INSS, tá encostado, você não pode mais exercer a sua função, o que quê acontece? "Cê" parou, parou no tempo, parou tudo! É assim que minha esposa falava: "É! "cê" parou mesmo no tempo!" Falei: "Parei!" (MG).

Você fica em casa, igual quando a gente tá na situação aqui, não pode fazer nada, a mínima coisa, assim, aí "cê" fica se sentindo inútil (GO).

Ainda em concordância com as exposições acima, alguns participantes sinalizaram as afetações em sua existência por estarem nessa condição, o que remete a um contexto de exclusão social já que não dispõem do trabalho enquanto uma possibilidade de status para integrá-los à sociedade.

O seu tempo, você pára no tempo (...) você simplesmente não existe. Porque você não é ninguém mais, o cara que é encostado ele não é ninguém mais! Não é ninguém perante a sociedade!(RN).

"Cê" não existe mais. "Cê" não existe. "Cê" não tem amigo, "cê" não tem crédito na praça, você não tem nada, nada, nada. Depois, é que você chegava lá na rua lá, você queria comprar um, um, um carro, "cê" chegava lá, só botava o contracheque em cima da mesa e a carteira de trabalho, "cê" já saía de lá com um carro zero. Hoje você não pode tirar uma televisão, entendeu? (MT).

Entre esses dramas vivenciados pelos participantes, também foram mencionadas as inseguranças e expectativas em relação às decisões do INSS, mais especificamente sobre o desligamento da instituição em algum momento e a consequente perda do benefício previdenciário. Em decorrência disso, são claras as incertezas e temores que emergem diante do retorno ao mercado de trabalho. Nota-se que tal questão torna-se mais conflitante

para alguns participantes que declararam estar em efetivo processo de orientação profissional, ou seja, com indicação de mudança profissional pelo INSS em razão das limitações causadas pela doença.

Se eles lá preferirem a minha alta, como que eu vou fazer? Eu vou fazer o quê da vida agora, ainda mais que estudo eu não tenho. E, estudar é uma dificuldade porque, por causa dos problemas. E, né? A gente pensa tudo isso aí. Porque não sei, porque é uma preocupação sem fim que a gente sofre (PB).

Ai, quer reabilitar você pra você poder fazer um outro serviço que não é do seu patamar. Porque você não nasceu pra aquilo. Você tem que fazer o que você gosta, entendeu? Eles quer me dar curso de vigilante, porteiro, de, de auxiliar de não sei o que, não é, eu não nasci pra isso (MT).

Para finalizar essa categoria, apresenta-se um último fragmento por abordar conteúdo diferente dos apresentados anteriormente. Assim, chama atenção que apesar de a condição improdutiva ser identificada na maioria dos relatos, para um dos participantes a atividade de trabalho constituiu-se nesse momento como fonte de lembranças.

A gente sonha com a estrada, a gente sonha com o caminhão, a gente sonha... Entendeu? Dirigindo. Mas esse sonhar que eu tô falando não é teoria não, é na, é na, é na prática mesmo! Igual eu falo com minha esposa: "nossa Maria! Essa noite eu passei a noite manobrando caminhão, dirigindo em tal lugar, passando..." (GO).

Portanto, a partir das exposições acima é possível inferir que a ausência do trabalho tem implicações diversas para os participantes considerando-se, conforme já foi destacado, que os valores a ele atribuídos advêm de polos antagônicos, tanto aquele que se reveste na

forma de emprego ou força de trabalho quanto o que se configura como uma realidade multifacetada (Schwartz, 1996a).

5.d.2 Interferências do afastamento do trabalho

Foram descritas as interferências do afastamento do trabalho por alguns participantes, compreendendo-se aquelas com afetações negativas na vida pessoal e financeira além de outras que foram minimizadas ou consideradas positivas. Destacou-se a frequente referência à redução salarial com o afastamento já que não são incorporados benefícios adicionais ao auxílio-doença previdenciário. Apesar de alguns participantes declararem a sua adequação a outra faixa de renda, foi identificado que os gastos com medicamentos tornam-se um fator agravante neste contexto.

Que foi quando eu trabalhava e eu vim pro INSS e meu salário praticamente despencou... Eu perdi sessenta por cento do meu salário (...). Então, quer dizer, pra mim aquilo ali foi uma cacetada muito grande! Ai com o tempo "cê" vai aprendendo a conviver com o... Com o que você ganha, né? Porque quando você afasta, você tem uma queda muito brusca do seu salário, você perde muito benefício, entendeu? Que você trabalhando você tem, né?(RN).

Porque, pra quem ganhava ai três e duzentos, até quatro mil e duzentos conto eu já recebi por mês na estrada (...). Hoje o INSS me paga mil e sessenta e três, entendeu? Ai vem eu tenho que gastar ai quatrocentos e dezoito de remédio por mês (...) (MT).

Neste contexto, a separação conjugal foi outro ponto destacado por um dos participantes na faixa etária de 30 anos e que aparece interligada à questão financeira como

uma decisão tomada frente à impossibilidade de manter o mesmo padrão de vida para sua família.

Entrou em crise... A gente não ficou enrolando não, partiu muito da minha parte também, por quê? Devido a minha visão financeira (...). Ela trabalha, sempre trabalhou. Só que eu dava isso pra ela, dava isso pro meu filho, a vida que eu queria dar pra minha família eu dava, entendeu? ^(2.a.2). Aconteceu isso comigo, aí com um ano eu falei: "Rapaz, não vai dar pra manter mais o padrão que eu tinha, entendeu? E eu acho que ela não vai querer ficar comigo devido a isso" (PR).

O conflito familiar, embora mencionado brevemente nos relatos, também foi um dos pontos ressaltados junto às dificuldades de adaptação à rotina do lar. Chama atenção que esse último aspecto foi apontado de forma mais incisiva por três participantes nas faixas etárias de 55, 50 e 30 anos, sendo o mais jovem deles de origem urbana. Dentre esses participantes, ainda foi descrito por um deles (50 anos) a construção de um cômodo anexo à residência possivelmente como forma de minimizar essa situação. Portanto, supõe-se que os períodos de ausência no lar em razão das rotinas de trabalho estabelecidas nesta atividade profissional, na maioria das vezes de forma solitária, talvez estejam vinculados a esse fator de interferência.

É menina adolescente, eu vejo fazendo uma coisa que... (...). E "ocê" não pode corrigir que já apela, ela ficou com raiva de mim. Nós não tamo conversando também não (...) (SC).

Se a gente ficar parado dentro de casa, olha... Dentro de casa, eu já falei isso aqui hoje, que a casa não foi feita pra homem ^(2.a.2). Dentro de casa é... Não é bom, não é bom não! Porque o homem (...) ele vê as coisa errada, aí fala e gera discussão, aquele negócio, e uma das coisa que eu não gosto de ficar em casa é discutir (GO)

Nossa Senhora! Eu comecei a ficar em casa, entendeu? Eu ficava em casa vinte e quatro horas. Nunca gostei... Olha só... nunca gostei de Vídeo Game, eu comprei um Vídeo Game! Ah! Comprei porque eu não tinha nada pra fazer (PR).

Eu fiz esse cômodo lá atrás já faz tempo era, fiz até de madeira, agora que eu terminei (...). Mas eles tem uma casa que eles mora, que eu construí pra eles de laje e tudo, e tudo, né! Pra mim só esse comodozinho mesmo, pra eu tomar meus remédios a noite, né, assistir meu jornal, que eu só assisto jornal (...) (SC).

Por outro lado, a maioria dos relatos apontou uma maior convivência familiar a partir da interrupção do trabalho, destacando-se o envolvimento paterno além de mudanças em relação ao vínculo afetivo com o filho conforme mencionou um dos participantes.

Eu não. Puxado com... Passa mais tempo com a família, né? Eu tenho um filho pequeno em casa, aí você tem mais tempo, você vai na escola, numa reunião, vai numa festinha com eles, "cê" passa a viver mais com a família, né? (DF).

Minha mente mudou muito. O meu jeito de ser... Mas, eu acho, eu acho que naquela parte afetiva eu deixava a desejar (...). Depois que eu sofri o acidente aí isso mudou, entendeu? Eu me apeguei mais ao meu filho, eu acho tanta devido ao fato de eu ter ficado em casa, entendeu?(...) (PR).

5.d.3 Estratégias de enfrentamento do afastamento do trabalho

Essa categoria reuniu alguns fragmentos de fala que apresentam as principais estratégias de enfrentamento que emergiram a partir da descrição das vivências relacionadas ao afastamento do trabalho. São elas: engajar-se em novas atividades ou atividades já realizadas anteriormente à interrupção do trabalho, aceitar as limitações impostas pela doença e receber apoio familiar.

Na maioria dos relatos identificou-se a referência ao engajamento em novas atividades ou atividades já realizadas paralelamente ao período dedicado à atividade de caminhoneiro principalmente por participantes com mais de 50 anos.

É porque eu sou músico, né! Também. Então às vezes eu tenho atividade na igreja, que me ajuda muito (...). É! Ai então, quando tem alguma coisa pra fazer na igreja lá, que eles me chamam, que vai ter uma celebração, um culto, uma missa não sei aonde, então eles me chamam e eu vou lá pra ajudar eles, é minha maior alegria isso ai! Entendeu? Quer dizer (...) mesmo se eu tivesse trabalhando e tal, eu sempre tenho um tempinho pra aquilo ali, como sempre tive, né! (MG).

No que se refere às atividades introduzidas a partir do afastamento do trabalho, alguns fragmentos de fala de entrevistados com faixas etárias distintas sugerem que a atividade escolar, apesar de não mencionada claramente como uma forma de enfrentamento, parece minimizar os dramas ^(5.d.1) desse momento através de novas potencialidades e perspectivas surgidas em relação a si mesmo ^(6.b).

Pra mim tá sendo ótimo, porque depois da cirurgia (...) eu perdi um pouco de memória (...). Então, pra mim, voltar a estudar, pra mim foi ótimo! Desenvolveu assim, porque você tá estudando, você tá adquirindo novas coisas e aprendendo, então, você volta a colocar a mente pra funcionar (...) (RJ).

A parte do estudo, que pra mim foi ótimo! (...). Eu falei com minha professora (...) falei assim: "eu tô... voltei pro tempo de há quarenta anos atrás, quarenta e um anos atrás." É como "cê" voltar a ser jovem de novo! (GO).

Em relação à aceitação das limitações impostas pela doença, destaca-se que tal aspecto se configurou em uma situação de engajamento nas atividades escolares já que foi

mencionado por seis participantes em elevação escolar. Por fim, apresentam-se os fragmentos de fala relacionados à aceitação das limitações e ao apoio familiar, mais especificamente por parte do cônjuge.

Complicado tá desde o início, né? No momento do acidente... mais a deficiência, ela é o seguinte: ou você aprende a conviver com ela, ou você desiste de viver. Porque não tem como você correr dela, entendeu?(MT).

Minha esposa que me ajuda né! (...). Ela que me ajuda, conversa comigo muito. Porque tem dia que eu tô muito atacado. Ai ela fala pra deixar pra lá, ficar tranquilo... (SP).

4.2.6 Eixo temático 6: Perspectivas a partir do afastamento do trabalho

6.a Percepções e perspectivas relacionadas à atual condição de saúde

Essa categoria engloba extratos de fala que sinalizam as percepções sobre a atual condição de saúde dos participantes, destacando-se referências ao aparecimento de outras doenças ou melhora pouco visível no quadro de saúde desde a interrupção do trabalho e que, por vezes, parecem se associar ao uso contínuo de medicamentos.

Minha saúde hoje só vivo em cima do remédio (...). Tudo causou, tudo por causa desse probleminha (...). Olha! Ai apareceu o problema da perna, ai apareceu o problema da coluna, ai apareceu os problemas ai, que eu tomei remédio, ainda tomo remédio controlado (PB).

Hoje minha saúde tá sessenta por cento. Não é nem noventa, é sessenta (...). Hoje eu tenho problema de pressão, perdi uma vista, rebaixaram minha carteira que eu não posso trabalhar mais, dor no joelho, dor, apareceu dor na coluna... O que parou meu corpo foi isso: não poder mais viajar (...) (ES).

Notou-se que a intensificação dos prejuízos à saúde pode ser atribuída à ausência desta atividade de trabalho ^(4.a) no momento em que se está “encostado” ou “parado” conforme foi apontado por alguns participantes ao estabelecerem comparações com período dedicado ao trabalho.

Porque a gente quando tá na ativa, tá trabalhando, parece que você, que sua mente tá... Entendeu? "Cê" tá assim, sempre envolvido com alguma, alguma coisa, alguma coisa, né! (...). E quando, no momento quando você tá parado, você fica debilitado a toa, porque não tem vontade de fazer mais, não faz e fica naquilo "mermo"!(MG).

No entanto, identificou-se que a dificuldade de acesso a recursos para o tratamento médico, citada por um dos participantes, possivelmente tem interferências nas perspectivas de saúde.

Aquele colírio meu quando, há dois anos atrás que eu descobri que tava com essa doença, com glaucoma, era cento e oitenta e três reais um colírio de cinco ml. Como é que eu vou, ganhando oitocentos reais comprar um colírio de duzentos, quase duzentos reais? (...) Eu fui no CRE lá em Cariacica (...) umas quatro vezes e nunca consegui, o governo não dá, esse aqui o governo não dá, dá aquele de lá (...) (PE).

Vale ressaltar que alguns participantes ao serem solicitados a falar sobre sua atual condição de saúde, reportaram-se ao período dedicado à atividade de caminhoneiro o que os conduziu a refletir sobre a atenção a saúde que poderiam ter tido naquele momento. Ainda observou-se que a falta de corresponsabilidade pela própria saúde foi outra reflexão gerada em torno da atual condição, que embora tenha sido mencionada por apenas três

participantes sugere correlação com as variadas opiniões sobre a jornada de trabalho descritas na subcategoria 3.b.4 “Divergências frente às mudanças da jornada de trabalho”.

Que se eu tivesse parado antes, e cuidado da minha saúde, hoje eu tava bom. Hoje eu não tenho saúde nenhuma mai (SP).

Então eu achava que isso aí, talvez um dia ia melhorar, mas não melhora não! Só vai piorando! (...). Quando você cai na doença mesmo! Ai fala: “puxa vida, podia ter parado! Pelo menos pra tomar um remédio, tomar uma coisa...” (MG).

O caminhoneiro profissional acha que é a empresa que tem a obrigação de dar esse tipo de palestra, tá? Por quê? Eles questionam que o dia deles é da empresa. Então, se ele tá ali pela empresa, a empresa que tem obrigação de cuidar dele. Intelectualmente, fisicamente... (...). Mentalmente (RS).

Eu acho que nós, é... Acho que parte dos próprios motorista, né? É ele mesmo que tinha que correr atrás da saúde deles, poucos que correm (DF).

6.b Perspectivas de futuro

Nessa categoria se evidenciam os muitos desdobramentos do afastamento do trabalho na vida dos participantes em relação às perspectivas profissionais bem como os projetos idealizados a partir da condição atual.

6.b.1 Perspectivas Profissionais

Nesse estudo, os relatos dos participantes mostraram posturas diferenciadas em relação às possibilidades de retomada da vida profissional. Notou-se que alguns fragmentos evidenciam uma tendência à mudança profissional e em outros, o desejo de manter-se na atividade de caminhoneiro e que, por vezes, mesmo já havendo aceitação das

limitações impostas pela doença, essa atividade ainda aparece idealizada durante o momento de afastamento do trabalho.

Porque eu não quero ficar na profissão. Não quero. Eu quero trabalhar com a cabeça, e não com o corpo, entendeu? (...) (RS).

Eu gosto, eu não pretendo, eu até os meus quarenta anos eu não quero trabalhar pra ninguém, eu quero trabalhar pra mim, entendeu? Eu quero comprar um caminhão pra mim, entendeu? (...). Então eu tenho planos ainda nesse ramo (PR).

Infelizmente a doença me tirou desse lado, infelizmente eu tenho que aceitar, né! Mas se eu pudesse estar hoje no que eu quisesse, melhorar minhas vistas e voltar pra estrada, eu voltava, sem um pinga de medo, sem um pinga de cisma, com todo perigo que hoje existe na estrada em termo de acidente, roubo... (PE).

No entanto, os relatos de participantes na faixa etária de 50 anos apontaram a falta de condições para retorno ao trabalho, suscitando-se em alguns deles a possibilidade de aposentadoria por invalidez em razão dessa condição atual.

Ai, agora hoje, hoje eu já não tenho mais esperança mais. Porque, pelos problemas hoje que eu tenho hoje eu não tenho condições de exercer, assim, pra trabalho (...) (PB).

Olha! Eu... vem assim na minha mente que eu não tenho mais força pra trabalhar, eu não aguento. O quê que eu queria? Que botasse um ponto final, me aposentasse, entendeu? Eu não posso... (SP).

6.b.2 Projetos pessoais a partir da condição atual

Outro aspecto analisado nas entrevistas foram os projetos descritos por alguns entrevistados a partir dessa condição de afastamento do trabalho. Eles estão relacionados à família, mudança para área rural, elevação escolar e capacitação profissional.

No que se refere aos projetos referentes à família, observou-se que sugerem maior possibilidade de concretização em razão da notável preocupação com o futuro dos filhos evidenciada durante as entrevistas, mais especificamente em relação aos estudos e a aquisição da casa própria.

Eu, o que eu penso hoje é assim, o projeto que eu tenho hoje, minha visão hoje, tanto eu como minha esposa, é minha filha. (...). A gente quer dar um estudo, uma coisa assim pra ela, né! (...) (RN).

Eu vou só construir em cima pra minha filha, porque eu não sei o futuro dela, que ela pode casar com um cara bom e pobre. Então eu quero construir uma casa pra ela em cima da casa da mãe dela (SC).

A mudança para área rural foi outro aspecto identificado no relato de um dos participantes que revelou ainda o desejo de permanecer dirigindo mesmo que não profissionalmente. Sendo assim, o fragmento abaixo também reflete as dificuldades de aceitação diante da decisão do INSS não favorável ao retorno ao trabalho na atividade de origem.

Eu quero ir pra roça, que eu nasci na roça, eu quero voltar pra roça. Que esse carrinho velho meu, eu não posso andar nele aqui na rua, porque não querem liberar minha licença pra mim andar. Como é que eu vou andar com um carro sem habilitação, né!(SC).

Em relação aos projetos declarados em torno da elevação escolar e capacitação profissional, é pertinente destacar que podem ter influências da orientação profissional prestada pelo INSS uma vez que parte significativa dos entrevistados já estava em acompanhamento no momento das entrevistas. Por esse motivo, há de se considerar que o contexto de manifestação desses projetos parece situá-los mais em um plano de expectativas do que de concretizações.

Eu só penso assim de um dia conseguir voltar pra estrada, entendeu? ^(5.b.1) (...).

Agora, se eu não voltar e continuar estudando, o meu projeto é realmente estudar.

Chegar a uma faculdade (...) (GO).

Tô querendo voltar, mas voltar pra uma coisa melhor, né?(...) Vou tentar um curso técnico pra ver se eu ganho um pouquinho a mais (...) (DF).

Os fragmentos que compõe essa subcategoria sinalizaram ainda o não desenvolvimento de projetos a partir da condição atual. Desta forma, a contextualização desse conteúdo declarado por alguns participantes na faixa etária de 50 anos, sugere que o longo período de afastamento do trabalho associado às limitações impostas pela doença, possivelmente têm interferências em suas perspectivas de vida, nas quais o trabalho parece constituir toda fonte de projeções. Neste contexto, a aposentadoria por invalidez foi mencionada por um dos participantes como possibilidade de estruturação de planos futuros o que também remete à questão da insegurança financeira gerada por decisões do INSS como, por exemplo, o encerramento do benefício previdenciário. ^(5.d.1).

Meu projeto era trabalhar (...). Meu sonho era comprar um caminhão. Parou desde essa data de três anos que eu fiquei acamado (PB).

Eu acho que dava uma esperança sim, "cê" sabe por quê? Porque a gente aposentado, você teria condições de fazer alguma coisa que viesse na sua cabeça, mas eu não posso fazer, porque eu tô, eu tô preso a eles aqui... (MG).

5. DISCUSSÃO

Verificou-se com os dados gerados a partir das entrevistas que algumas características biográficas dos participantes aliadas ao seu histórico profissional constituíram-se como relevantes para responder à questão que orientou esta pesquisa, ou seja: *“como se configura o afastamento do trabalho de caminhoneiros de rota longa em benefício previdenciário e com indicação de reabilitação profissional pelo INSS?”*. Isso porque, de acordo com Leplat e Cuny (1998), as características sócio-bio-demográficas dos trabalhadores em relação ao trabalho tem influências sobre suas respostas frente às exigências e condições de trabalho.

Assim, considerando que algumas destas características apareceram interligadas a elementos referentes à situação de trabalho, é possível que contribuam para a análise do processo de afastamento do trabalho deste grupo. Nesta perspectiva, características referentes à idade, nível de escolaridade e atividades profissionais anteriores, que se articularam com determinadas categorias identificadas a partir da AC, foram fundamentais para a compreensão deste fenômeno, destacando-se o fator idade cuja força se sobressaiu em determinados momentos do método de análise utilizado.

5.1 A profissão sob o olhar do caminhoneiro afastado do trabalho

5.1.1 O ingresso na profissão e identidade

O histórico profissional dos participantes revelou que a atividade de caminhoneiro foi considerada sua principal escolha dentre outras atividades por eles desempenhadas. Assim, nos relatos em que a vida laboral se iniciou em atividades no campo ou naquelas com baixos rendimentos quando comparadas à profissão de caminhoneiro, evidenciou-se

que a busca por melhores condições de renda e ascensão socio-ocupacional constituíram as principais motivações para ingresso nessa profissão, devendo-se apontar ainda que o baixo nível educacional também se interpõe nesse processo. Por outro lado, outros participantes destacaram com maior ênfase motivos pessoais para o ingresso nesta profissão tais como o sonho de criança de ser caminhoneiro e o desejo de conhecer lugares diferentes.

Desse modo, as atividades profissionais desempenhadas pelos participantes - vigilante, auxiliar de serviços gerais, marceneiro, tratorista, trabalhador rural, entre outras - tal como foi apresentado no capítulo “Resultados”, evidenciam os poucos recursos econômicos ou escolares disponíveis no momento que antecede o ingresso na atividade de caminhoneiro (AC, 1.a, “Motivos para o ingresso na profissão”), o que parece corroborar as expectativas de melhores condições de renda e ascensão profissional com a escolha dessa profissão. Dito isso, pressupõe-se que tais expectativas também têm interface com questões subjetivas relacionadas a esta escolha, tal como sugere Rosa (2006) que identificou em entrevistas com caminhoneiros autônomos que o ingresso nesta profissão esteve relacionado à realização de um sonho para garotos pobres com o desejo de conhecer outros lugares além de suas cidades e fazendas, o que para Nunes (2011) também pode ter influências do prestígio social atribuído ao caminhoneiro durante o período de transformação econômica e social brasileira após a segunda Guerra Mundial. Tal apontamento sugere correlação com relatos de participantes com mais de 50 anos de idade que iniciaram suas atividades laborais na área rural.

A trajetória profissional destes trabalhadores sinaliza ainda as oportunidades no mercado de trabalho, e, portanto, a mudança nas posições de classe (Scalon, 1999)

determinando assim a mobilidade social ⁷que, tal como propôs Jannuzzi (2000), também se refere à mudança de ocupações com status socio-ocupacionais diferentes. Além disso, é possível que tal movimento tenha sido influenciado pela mobilidade espacial ou geográfica conforme foi identificado nas trajetórias de alguns participantes que iniciaram sua vida laboral no campo e posteriormente se dirigiram as cidades (Pastore, 1979 apud Jannuzzi, 2000) considerando-se as possíveis oportunidades econômicas nos centros urbanos naquele momento.

No Brasil, as mudanças estruturais resultantes da industrialização teriam propiciado expectativas para a mobilidade social (Jannuzzi, 2000), constatando-se ao final da década de 70 um maior crescimento do emprego urbano e as maiores transferências de força de trabalho do setor agrícola para os setores econômicos urbanos (Santos, 2007). Assim, a expansão dos centros urbanos teve como consequência a formação de uma classe média com crescente poder de consumo, ocasionando a acelerada produção de diversos tipos de mercadoria, o que potencializou a necessidade do transporte rodoviário por todo o país, e o consequente aumento da oferta de trabalho neste setor (Scaramella, 2004). Desta forma, nos anos 70 e 80, o motorista de caminhão passou então a ser um importante aliado na política de desenvolvimento do país (Rosa, 2006; Santos, 2007).

Tais circunstâncias político-econômicas foram favoráveis à ascensão profissional do caminhoneiro, fazendo emergir atributos referentes ao seu prestígio social. Assim sendo, é possível que esses atributos de valor remetam as construções identitárias deste grupo em razão da posição social ocupada através do ingresso nessa profissão. Portanto, considerar tal atividade, levando-se em conta o contexto na qual se configura bem como

⁷De acordo com Ramos (2006), a mobilidade social é o movimento, ascendente ou descendente, na escala social, utilizada para mensurar a igualdade de oportunidades em uma determinada sociedade.

suas características, implica em reconhecer a dimensão ocupacional como constituinte da identidade social deste grupo (Coutinho, 1999; Coutinho, Krawulski & Soares, 2007).

Nesta perspectiva, há indícios de que aspectos como a liberdade e o prazer por conhecer lugares e pessoas, identificados na subcategoria 2.a.2, “A imagem do caminhoneiro”, constituem-se como algumas características desta identidade que podem estar associadas à imagem do caminhoneiro “bandeirante e desbravador” desenvolvida nos anos 70 e 80 (Rosa, 2006, p. 84). Desse modo, a ideia de progresso do Brasil com o intuito de legitimar a política rodoviária sob o mérito de “transportar as riquezas do país”, resultou na exaltação do caminhoneiro por vários setores interessados no sistema de transporte rodoviário. Nesse sentido, o “status profissional” do caminhoneiro, ancorado em sentimentos de valorização e respeito, foi um dos principais motivos para o ingresso de muitos homens nesta profissão durante o referido período (Rosa, 2006).

Esta dimensão sociocultural em que estão ancoradas as expectativas para o ingresso nesta profissão, também gera atravessamentos nas escolhas e renormatizações frente algumas situações de trabalho descritas pelos participantes. Sendo assim, constantes reinterpretações destas normas antecedentes (Schwartz, 2011a) são necessárias diante das variabilidades do meio. Nessa perspectiva, é interessante apontar que há algum tempo atrás “os motores esquentavam muito, obrigando a paradas frequentes nas bicas para a sua refrigeração com a troca de água” (Cherobim, 1984, p.116), imprimindo maior autonomia e liberdade ao trabalho do caminhoneiro (Cherobim, 1984). Já no atual contexto, embora tais características ainda sejam marcantes na profissão (AC, 2.a.3, Significados atribuídos à profissão), verifica-se que o avanço da tecnologia tem requisitado novos posicionamentos deste trabalhador conforme ilustra o fragmento:

Eu aprendi a conduzir com mais (...) mais destreza, né, com mais sabedoria. Conheci máquinas que, se você tá numa categoria, você não conhece, né? Porque são caminhões mais, né, tecnologia mais avançada (RS).

Por outro lado, esta influência sociocultural não é unânime e homogênea a todos os trabalhadores. Assim, por exemplo, ao tomar-se como referência categorias nas quais foram apresentados aspectos como os distintos modos de conduzir de acordo com o tipo de veículo e carga transportada (AC, 2.a, “Percepções acerca do trabalho”) e a experiência acumulada com o tempo dedicado à condução profissional (AC, 2.b, “Aprendizado adquirido com a profissão”), na descrição do seu conjunto verifica-se uma tendência, que parece recente, à mudança de perfil profissional, haja vista as referências à capacitação profissional dos participantes mais novos em contraposição à figura do caminhoneiro mais velho, que *“tem que andar de chinelo, barbudo. Eu conheço vários que nessa idade que é assim mesmo (...)” (PR)*. Embora essas referências não sejam recorrentes, nota-se que além de indicarem posicionamentos divergentes entre os participantes, também evidenciam em um contexto de intensificação do trabalho, conforme destaca Molinié (2003), que os trabalhadores mais velhos são os mais afetados com a falta de investimento em formação e desenvolvimento de competências tal como sugere o fragmento de um participante com mais de 50 anos:

Motorista é igual burro de carroça. Só sabe olhar pra frente (...). Ele só olha pro lado quando, pro retrovisor. Ele não tem (...) tempo de dialogar com ninguém (...) de abrir a mente, ele só pensa naquele negócio: eu vou lá, carrego, descarrego, carrego e descarrego só isso (RJ).

Outro exemplo destas diferentes percepções refere-se ao comportamento imprudente no trânsito em relação aos pares (AC, 2.a.2, “A imagem do caminhoneiro”),

atribuído principalmente aos caminhoneiros mais jovens. Alguns participantes relacionam o aumento de acidentes e uso de substâncias psicoativas com o ingresso de pessoas jovens neste ramo de atividade (AC, 3.b., “Relatos sobre o uso de drogas e acidentes”). Contudo, ressalta-se que tais percepções são parcialmente questionáveis na medida em que os dados sobre óbitos por causas externas no Brasil (envolvendo veículos pesados), principalmente a partir do ano 2000, não confirmam esta situação descrita tal como se observa, na figura abaixo, o total de óbitos referentes às faixas etárias de 20-29 anos, 30-39 anos e 40-49 anos:

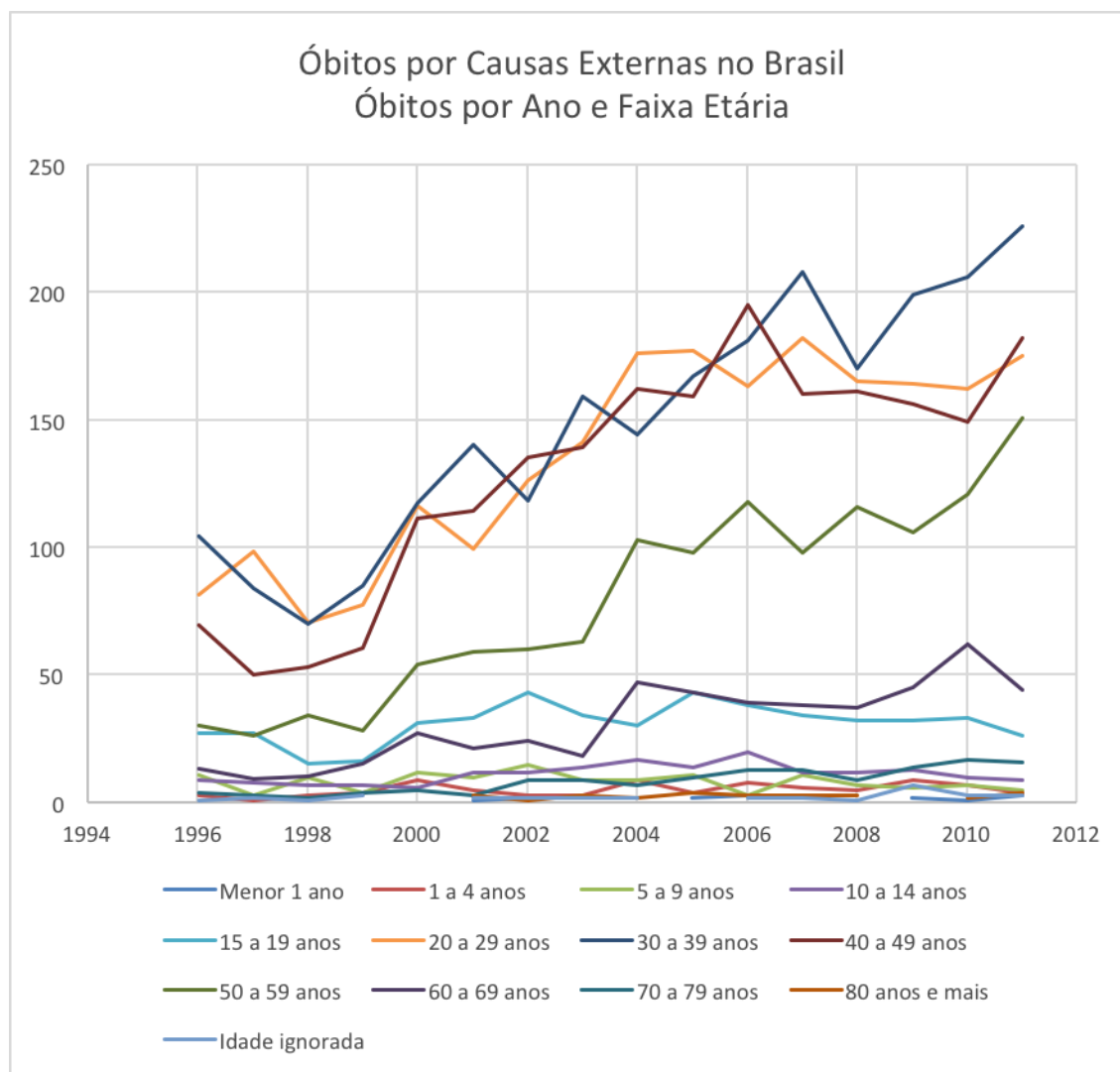


Figura 3: Óbitos por Causas Externas no Brasil - Óbitos por Ano e Faixa Etária. Fonte: MS/SVS/DASIS Sistema de Informações sobre Mortalidade - SIM - (2013).

Por fim, não obstante as distintas realidades de participantes com diferentes faixas etárias no que se refere ao comportamento imprudente no trânsito compreende-se que suas expectativas profissionais afirmadas em relação ao ingresso nesta atividade, são relativamente corroboradas pelas oportunidades de melhora salarial e mobilidade social. Além disso, a partir dessas expectativas aparecem alguns discursos que se relacionam ao fenômeno do afastamento do trabalho, tal como, por exemplo, a tolerância por situações de trabalho penosas, em parte sustentadas por essas expectativas e valores positivos em

relação à profissão representados pelo sentimento de liberdade e pelo prazer por dirigir e conhecer novos lugares (AC, 2.a.3).

5.1.2 Desenvolvimento profissional e identitário

Ao considerar a atividade como matriz de história na qual se desvela a experiência humana, Schwartz (2003) destaca o quão diversas são as marcas que se condensam nas situações de trabalho: “os conhecimentos acionados, os sistemas produtivos, as tecnologias utilizadas, as formas de organização, os procedimentos escolhidos, os valores de uso selecionados e, por detrás, as relações sociais que se entrelaçam e opõem os homens entre si [...]” (p. 23).

Nesse sentido, é imprescindível apontar outros elementos que conjugados a dimensão sociocultural, também são capazes de contribuir na produção sentidos em relação à profissão de caminhoneiro, como por exemplo, os saberes acumulados a partir das vivências no trabalho. Compreendendo essa premissa, incluem-se alguns aspectos identificados na AC: o conhecimento técnico-instrumental adquirido com os pares, o tempo dedicado à condução profissional, o contato com diferentes tipos de cargas e veículos e a modificação do comportamento em decorrência das relações sociais estabelecidas na estrada.

Nesta perspectiva, o relato de alguns participantes fornecem indícios do desenvolvimento de uma autopercepção, mais especificamente a partir das relações sociais no meio de trabalho e também das vivências corporais relacionadas às diferenças percebidas entre veículos e tipos de carga. Acrescenta-se ainda neste contexto a noção

espaço-temporal desenvolvida durante os trajetos de viagem (AC, 2.a.1, “Mudanças após o ingresso na profissão”).

Estes desenvolvimentos de percepção e saberes favorecem por sua vez na produção de identidade a partir da atividade de trabalho, contribuindo para que os significados produzidos em relação ao afastamento do trabalho não sejam decorrentes exclusivamente de características individuais e personalísticas, mas também de efeitos do próprio trabalho desempenhado ao longo do tempo e dele enquanto um recurso da ação, ou seja, de sua função psicológica (Clot, 2007). Desse modo, se tais desenvolvimentos são compreendidos como formas de mobilização do conhecimento e da cognição, em primeiro lugar há de se destacar que muito além do cumprimento da tarefa, existe a “experiência do corpo a corpo com a matéria e os objetos técnicos” (Dejours, 2012a, p. 36).

Portanto, é a partir da relação do corpo com a tarefa bem como de sua familiarização com a máquina, que ele constitui-se como fundamento da inteligência e habilidade no trabalho. Ora, se o “sentir” o veículo e a carga transportada denotam uma sensibilidade técnica desenvolvida ao longo do tempo dedicado à profissão, não poderia, por sua vez, explicar a habilidade de movimentos desenvolvida na condução de cargas? Sendo assim, sugere-se que não é apenas a identidade que se transforma no trabalho uma vez que um novo corpo se estrutura a partir de novas sensibilidades e acoplamentos homem-máquina.

Vale ressaltar ainda que, para Clot (2010), esta mobilização corporal pode não ser apenas resultante de deliberações individuais, mas também da aprendizagem corporal desenvolvida por meio dos contatos com os pares. Nesse sentido, se os meios de se portar em coletivo também se constituem como forma de aprendizagem, há de se destacar que sua base está na experiência de um coletivo capaz de significar o modo como esse grupo se

relaciona. Dentro desta perspectiva, esse é outro aspecto que também contribui para a construção de identidade (Clot, 2010).

Em relação a outras formas de aquisição de conhecimentos, verifica-se que o contato com pessoas neste meio de trabalho (AC, 2.a, “Aprendizado adquirido com a profissão”) também parece sinalizar a “mobilização do corpo subjetivo por inteiro” (Dejours, 2012b, p.44). Assim, infere-se que a adequação dos modos de relacionar-se em razão das diferenças socioculturais brasileiras é resultante desta forma imaterial de instrumentalizar a inteligência do corpo. Além disso, os modos de conduzir profissionalmente, enquanto forma de mobilização corporal, também são efeito das relações sociais, incluindo-se aquelas de ordem geracional tal como sugere o fragmento:

Olha! Na verdade, a única coisa que eu aprendi da profissão, é a gente ser dirigido por pessoas mais experiente do que a gente, pra ensinar a gente as coisas que a gente não sabe (MG).

Ainda no que se refere às proposições sobre a inteligência do corpo, Dejours (1993a) apontou que tal forma de apropriação está mais relacionada aos resultados da ação do que aos meios para se atingir aos objetivos, o que sugere associações com a “ação viciante” gerada por esta atividade profissional (AC, 2.a.3, “Significados atribuídos à atividade de trabalho”). Desse modo, essa “ação viciante” retratada através da atratividade pelo deslocamento nas operações de carregamento e descarregamento, conforme se evidenciou em alguns fragmentos, parece denotar uma relação paradoxal estabelecida com atividade do caminhoneiro na medida em que tal relação pode exprimir tanto aspectos positivos como negativos a partir do objetivo principal do transporte rodoviário de cargas que é “a entrega da carga no destino final com o menor gasto de tempo possível”.

A partir desses achados, reconhece-se assim, os efeitos da experiência profissional dos participantes na produção de identidade, que mais que uma caracterização psicológica, é na verdade uma forma de inscrição no mundo por meio dos modos de ser e viver sob a regra da “entrega da carga” (Cru, 1987).

5.1.3 Identidade, reconhecimento psicossocial e modos de adoecer

Ainda correlacionando fatos históricos com a AC, é possível verificar que a falta de reconhecimento profissional (AC, 2.a.2, “A imagem do caminhoneiro”), tão fortemente evidenciado no discurso de alguns participantes, contrapõe-se à valorização do caminhoneiro nas décadas de 70 e 80 decorrente de sua ascensão profissional. Rosa (2006) em estudo com caminhoneiros autônomos apontou que a desvalorização profissional percebida por este grupo foi resultante de mudanças ocorridas na profissão tais como as más condições das estradas, o maior risco de acidentes e roubos de carga bem como a exigência no cumprimento dos prazos de entrega.

Sendo assim, a perda do status desse trabalhador parece interligar-se a atual configuração dessa atividade (AC, 3.a, “Características da profissão” e 3.b, “Condições de trabalho”) uma vez que se inscreve em um contexto socioeconômico e político no qual são marcantes as influências da valorização da eficiência econômica, tal como sinalizou aspectos referentes às exigências no cumprimento dos prazos de entrega da carga e a intensificação da carga horária de trabalho (AC, 3.b, “Condições de trabalho”).

Apresenta-se então, os sentidos atribuídos à profissão de caminhoneiro à luz do conceito de atividade uma vez que o encontro entre a identidade e o real também emergiu a partir de conteúdos identificados nos relatos sobre as vivências no trabalho. Assim,

partindo-se de uma contextualização socio-histórica, mais especificamente relacionada à ascensão do caminhoneiro no país, supõe-se que a identidade previamente construída ao ingresso destes participantes na profissão, pode ser de fato reconstruída na medida em que sua inserção na atividade produz novas afetações, escolhas e perspectivas além de reconduzir a outras relações profissionais. Desse modo, os processos de reconhecimento profissional e mobilização da inteligência, bem como as redes de relações sociais e de trocas econômicas que foram se estabelecendo neste contexto de trabalho, além de estarem relacionados à constituição da subjetividade, também são pontos sugestivos dessa identidade do caminhoneiro em constante reconstrução (Heloani & Lancman, 2004).

Compreende-se então que embora tenham sido atribuídos à profissão aspectos como o prazer por conhecer lugares e pessoas e a liberdade, que por vezes esteve interligada a ausência de rotina no trabalho ou o não cumprimento de algumas regras institucionais do trabalho, por outro lado, a referência à falta de reconhecimento profissional remete a questão do sofrimento e prazer no trabalho, evidenciando, tal como propõe Dejours (2004b), a relação entre trabalho, sublimação e identidade. Nessa perspectiva, o autor destaca que a sublimação, ao designar o caráter socialmente útil da atividade, torna-se capaz de transformar o sofrimento em prazer na medida em que há um engajamento na ação direcionado ao reconhecimento social no trabalho pelos pares e pela sociedade. A partir desta premissa, surge ainda a seguinte questão: se a sublimação tem um papel fundamental na construção identitária, podendo sinalizar afetações na saúde física e mental, é possível inferir então que as atuais condições de trabalho do caminhoneiro têm desdobramentos na identidade deste trabalhador e consequentemente nos seus modos de adoecer que conduzem ao afastamento do trabalho.

5.2 Configuração da atividade do caminhoneiro: interfaces com o afastamento do trabalho

5.2.1 Situações e processos de trabalho

O desenvolvimento e agravamento das morbidades em caminhoneiros estão documentados em estudos no âmbito teórico-técnico nacional, tendo se relacionado diretamente a jornadas extensas de trabalho, exigências no cumprimento dos prazos de entrega, ausência de pausas para descanso, horário irregular de trabalho, trabalho no turno noturno, hábitos de alimentação não saudáveis (Guimarães, Landim & Aparecida, 2003; Neri, Soares & Soares, 2005; Souza, Paiva & Reimão, 2005; Ribeiro, 2008; Moreno & Rotenberg, 2009). Além disso, o consumo de bebidas alcoólicas e outras drogas por parte desses profissionais também se associaram às suas condições de trabalho, não se inscrevendo somente na cadeia de fatores de risco à saúde, mas também como principal fator relacionado à alta prevalência de acidentes de trânsito (Pasqua & Moreno, 2003; Wendler, Busato & Miyoshi, 2003; Domingos & Pillon, 2007; Moreira & Gadani, 2009).

As pesquisas de base epidemiológica de maneira geral demonstram que os comportamentos e experiências sociais do caminhoneiro são potencialmente propiciadores de danos à sua saúde. Por exemplo, estudos sobre a ocorrência de DST's em caminhoneiros, demonstram que este grupo populacional por estar em constante mobilidade e por manifestar comportamento sexual inseguro, está mais vulnerável a esse tipo de doenças, razão pela qual é grande a incidência de DST nesta população (Teles *et al.*, 2008). Nessa mesma linha, os estudos que investigam a ocorrência de acidentes no trânsito tendem a apresentar interpretações na perspectiva da “falha humana” e que também parecem estar ancoradas na lógica da responsabilização individual, tal como sugere o estudo de Guedes *et al.* (2010) que mencionou o hábito de dirigir cansado,

relatado por 65% dos motoristas, como associado a maior probabilidade desses acidentes ocorrerem por falha humana.

Contrapondo-se aos estudos com enfoque na relação saúde e trabalho, que se justificam em torno da prevenção dos agravos à saúde, e nos quais se busca a antecipação dos riscos cujo objetivo é identificá-los e eliminá-los ou, mesmo, mantê-los sob controle (Ruiz & Araújo, 2012), torna-se relevante conhecer o trabalho destes participantes na perspectiva da "situação de trabalho", tal como propõe Seligmann-Silva:

Conjunto complexo que inclui as condições físicas, químicas e biológicas do ambiente de trabalho; os aspectos técnicos; a organização prescrita e a organização real das atividades de trabalho, bem como a gestão destas; a caracterização dos canais formais de comunicação e das relações interpessoais (p.255).

Partindo-se desses apontamentos que remetem a um meio de trabalho que também pode ser apreendido através da experiência real do trabalho e de trabalhadores, expõem-se como alguns aspectos referentes à configuração desta atividade profissional podem dar indícios da situação de trabalho deste grupo.

Na categoria 3.a, “Características do trabalho”, foi identificada a realização de outras tarefas por parte do caminhoneiro tais como a conferência, amarração, acompanhamento de sua acomodação e descarregamento bem como a inspeção do veículo e tarefas administrativas como a conferência de notas fiscais e recebimento do pagamento (AC, 3.a.1). A descrição dessas tarefas possibilitou evidenciar ainda a variabilidade do transporte rodoviário através dos tipos de cargas que já foram transportadas pelos participantes: carga perecível, carga seca, carga perigosa e carga indivisível (AC, 3.a.2). Além disso, a denominação de carga de horário atribuída às cargas com prazos determinados para entrega também se destacou como importante característica do

transporte rodoviário de cargas. O salário e a comissão identificados como formas de remuneração do caminhoneiro e a não formalização das relações de trabalho, mesmo apontada de forma não recorrente, compreendem-se como aspectos relevantes neste contexto de trabalho que conduzem a compreensão das relações de trabalho nesse ramo de atividade. Em relação a essa última característica, Kapron (2012) destaca que nos 1990 houve um crescimento considerável da profissão com o trabalho autônomo, apresentando-se uma forte caracterização do trabalho informal e não sendo raro “as situações de não regulamentação de acordo com as leis trabalhistas, trabalho temporário, irregular, etc.” (p. 50).

Dentre as formas de remuneração mencionadas pelos participantes, verifica-se que a comissão por produtividade parece assumir importância para este grupo profissional, manifestando-se sob os termos de “*quanto mais a gente trabalhasse, mais a gente ganhava*” (RS). Desse modo, supõe-se que o ganho por comissão de certa forma contribui para a intensificação da carga horário de trabalho (AC, 3.b.5) bem como para a concorrência entre os pares, também intensificada pela defasagem do valor do frete, descritos na subcategoria, 3.b.2, “Elementos referentes a valores mercantis”. Tais questões que emergem em torno da remuneração parecem interligar-se ao sentimento de desunião e desconfiança entre os pares (AC, 2.a.2 , “A imagem do caminhoneiro”) , o que para Dejours (2012a) está relacionado as novas formas de organização do trabalho de gestão e direção das empresas e que sob o princípio da individualização convocam a concorrência generalizada resultando em “condutas desleais entre pares e à ruína das realizações solidárias” (p.43).

Acrescenta-se ainda a este cenário, a preferência das empresas pela contratação de caminhoneiros mais jovens que, por vezes, se conjugou a necessidade do emprego

caracterizada sob a forma de sujeição às determinações deste meio de trabalho (AC, 3.b.2) e que conseqüentemente parece conduzir à subordinação em relação ao empregador. Ainda chama atenção nos discursos dos participantes que “ser jovem” nesta profissão está relacionado tanto a um critério de seletividade por parte das empresas como de representação da capacidade para o trabalho, tal como foi descrito na categoria 4.a, “Concepção de saúde: homem-máquina”.

Em relação a tal critério adotado pelas empresas, verifica-se que pode ser compreendido como uma reação dos “mais velhos” frente à percepção de exclusão, o que torna pertinente retomar a questão das distintas realidades vivenciadas por participantes com diferentes faixas etárias no que se refere ao comportamento imprudente no trânsito em relação aos pares (AC, 2.a.2 A imagem do caminhoneiro). Nesse sentido, analisando esses achados na perspectiva de que a saúde é mobilizada no domínio do gênero profissional, dado o seu caráter de mediação da tradição e da constante renovação nas ações de cada um (Clot, 2007), nota-se que tais realidades parecem sinalizar problemáticas de um gênero profissional que se configuram de forma a instaurar modos peculiares de viver o afastamento do trabalho por este grupo profissional.

As questões até aqui abordadas integram-se a alguns aspectos referentes às condições de trabalho evidenciadas no presente estudo, revelando a amplitude e complexidade do transporte rodoviário de cargas. Assim, tomando-se como ponto de partida os conteúdos identificados na subcategoria 3.b.1, “Aspectos relacionados às condições de vida na estrada”, além de referências a ausência de infraestrutura nas estradas bem como as exigências do empregador em relação ao tempo destinado ao transporte da carga (AC, 3.b.4, “Divergências frente às mudanças da jornada de trabalho”), compreende-se as condições de vida deste grupo sob duas perspectivas: de um lado, aquela que retrata o

ambiente de trabalho através de locais inapropriados para refeições além da necessidade de custeio do cuidado pessoal sob as regras dos postos de gasolina. De outro, o contexto organizacional do transporte de cargas que parece determinar a falta de tempo para necessidades vitais como alimentação e sono, principalmente em decorrência das exigências de cumprimento dos prazos de entrega (AC, 3.b.5) ocasionadas pelo tipo de carga transportada (AC, 3.a.2).

Os pontos discutidos até aqui sugerem que o atual processo de movimentação de cargas por transporte rodoviário tem se estruturado em princípios empresariais da rentabilidade e competitividade. Desse modo, vale destacar o processo de globalização dos mercados como uma das principais consequências das transformações na economia mundial ao final da década de XX, que ao instaurar um ambiente econômico competitivo capaz de induzir a busca pela eficiência econômica por parte das empresas (Chahad & Cacciamali, 2005), também contribuiu para a conformação do transporte rodoviário de cargas sob os eixos da maior eficiência e diminuição dos custos além das exigências de distribuição rápida e pontual (Santos, 2007).

Os conteúdos identificados nas subcategorias 3.b.1, “Aspectos relacionados às condições de vida na estrada”; 3.b.3, “Relatos sobre o uso de drogas e acidentes” e 3.b.5, “Aspectos organizacionais”, sugerem implicações nos modos de viver e trabalhar do caminhoneiro fornecendo evidências da assimilação do sistema *Just in time* (JIT) por parte deste setor na medida em que com a introdução da logística de transportes a partir de 1990, suas práticas organizacionais também passam a buscar "o melhor aproveitamento possível do tempo de produção (incluindo-se também o transporte, o controle de qualidade e o estoque)" (Antunes, 2008, p.26).

Assim, compreende-se que as mudanças percebidas pelos participantes após o ingresso na profissão, mais especificamente em relação à diminuição ou aumento do peso corporal (AC, 2.a.1), caracterizam parte de seus modos de viver e trabalhar e que também se configuram a partir as exigências da organização empresarial e de gestão deste setor, identificadas neste estudo através da intensificação da carga horário de trabalho, do cumprimento dos prazos de entrega e espera da carga (AC, 3.b.5). Em relação a esse último aspecto, verifica-se que o uso do tempo livre tende a estar condicionado às tarefas de trabalho evidenciando-se assim a ausência do efetivo lazer nos finais de semana (AC, 3.b.5).

Partindo-se destas explanações, chama atenção o estudo de Macorra e Flores (2011) sobre a qualidade do tempo livre de caminhoneiros. Nessa investigação foi demonstrado que os ritmos de trabalho impostos para o cumprimento de suas tarefas laborais atuam como determinantes no tempo dedicado a convivência familiar e social, incluindo-se a relação com os pares. Desse modo, foi constatado que a utilização do tempo livre com atividades familiares, prática de esportes, atividades comunitárias e o estudo, estiveram associados à menor propensão aos transtornos do sono nestes profissionais. Diante disso, a estruturação da vida cotidiana em torno da profissão reflete as impossibilidades de emprego do uso do tempo livre, inclusive das necessidades de descanso, o que de acordo com os autores, geram, no decorrer dos anos, uma resposta negativa do corpo com impactos na saúde, vida familiar e pessoal do caminhoneiro.

Outros elementos que também parecem ser determinados por esta lógica empresarial referem-se à necessidade do uso de inibidores do sono para o cumprimento dos prazos de entrega da carga, conforme foi apontado por alguns participantes, bem como estratégias de adequação do sono, como, por exemplo, o aproveitamento do tempo para

dormir durante as paradas de fiscalização. Nesta perspectiva, o estudo de Nascimento, Nascimento e Silva (2007) demonstrou que apesar da consciência dos caminhoneiros acerca dos prejuízos à saúde provocados pelo uso de inibidores do sono, seu uso foi considerado como necessário em decorrência da extensa jornada de trabalho e necessidade de entrega da carga no prazo determinado.

5.2.2 Situação de trabalho e processos de adoecimento

No cerne dessas discussões, observa-se que os elementos envolvidos na configuração da atividade do caminhoneiro desvelados ao longo dos relatos de vivência do trabalhar e semanticamente categorizados pela AC, sinalizam que o aumento da produtividade em detrimento da subjetividade e vida no trabalho resultante das novas formas de organização do trabalho⁸ (Dejours, 2012a) têm repercussões na saúde dos trabalhadores, tal como sugere a categoria 5.b, “Fatores atribuídos ao adoecimento”. Nessa categoria, foram destacados os hábitos de vida adotados pelos participantes tais como o sono irregular, a alimentação e o uso de inibidores do sono, além do trabalho noturno que esteve associado ao esforço visual e estresse. O intenso ritmo de trabalho também foi apontado como um desses possíveis determinantes na condição de saúde, conjugando-se, por vezes, às exigências de produtividade ou a necessidade por manter um padrão de rendimentos. Outros fatores como o esforço físico e a manutenção prolongada da postura sentada também foram mencionados.

⁸ De acordo com Lacomblez (2001), a introdução de novos modelos de concorrência internacional resultante do processo de evolução do sistema fordista/taylorista para o modelo pós-fordista favoreceu ao avanço de novas modalidades de produção.

Apesar de tais fatores serem tradicionalmente analisados a partir do estabelecimento de uma relação causa-efeito (Barros-Duarte & Cunha, 2010), por outro lado se compreendidos na problemática das relações idade-trabalho, em um contexto de intensificação do trabalho, parecem sinalizar que as condições de execução da atividade do caminhoneiro têm implicações na diminuição de suas capacidades, configurando assim o envelhecimento pelo trabalho (Ramos & Lacomblez, 2005; Lancman, Sznclwar & Jardim, 2006), tal como exemplifica o trecho:

Quando é novo, a pessoa aguenta tudo, né! Mas quando vai chegando uma certa idade seu corpo já não tá mais correspondendo por mais que você se esforce pra isso(...) (MG).

Apresentando uma média de idade de 48,38 anos e tempo médio de profissão de 17,53 anos (variando de 33 a 58 anos), os participantes desse estudo revelaram experiências de trabalho em que o seu histórico profissional e o saber-fazer adquirido (Paumès, 1995) também inscrevem o avanço da idade nesta profissão como um processo de desenvolvimento (Laville, 1995). Contudo, é preciso ponderar que a organização do trabalho do transporte rodoviário de cargas está no eixo da análise de parte considerável das doenças mencionadas pelos participantes, tal como representado na Figura 1, no capítulo “Resultados”. Assim, considera-se que as circunstâncias em que capacidades foram mobilizadas, principalmente no que se refere à entrega da carga no prazo determinado, também são reveladoras do processo de intensificação do trabalho, que de acordo Selligmann-Silva (2011), constitui um importante fator na manifestação do adoecimento físico, psíquico e emocional.

Conforme o exposto pode-se constatar que as condições de trabalho identificadas através da AC conduzem aos processos de adoecimento da maioria dos participantes. E

ainda no bojo dessa problemática, há de se considerar os efeitos dos mesmos condicionantes na produção de identidade destes trabalhadores, o que torna inevitável compreender como se reconstrói durante a situação de afastamento do trabalho uma vez que pode ser “questionada” pelo próprio processo de adoecimento.

5.3 Modos de lidar com o adoecer: atravessamentos no afastamento do trabalho

Nesse estudo, a experiência do trabalho e dos trabalhadores se configura como uma categoria central na compreensão do desenvolvimento do sujeito e dos processos de saúde-doença, possibilitando evidenciar de forma espontânea nos relatos dos participantes que sua noção de saúde perpassa pela relação que se estabelece com o trabalho. Assim, à luz do conceito de atividade, concorda-se com Clot (2007) que a ação daqueles que trabalham é revestida por todo um conflito vital, o que possivelmente inscreve os modos destes trabalhadores de lidar com o adoecer antes do afastamento do trabalho, ou seja, suas capacidades de criar novas normas em meio à instabilidade das situações de vida e trabalho (Canguilhem, 1990).

Observou-se na categoria 4.a, “Concepção de saúde: homem-máquina”, que elementos como a resistência para realização da atividade laboral e o maior vigor percebido na juventude para o seu desempenho, representaram o que os participantes acessam para dizer o que é saúde. Em relação a esse último aspecto, vale destacar que os discursos que compõe essa categoria, além de retomar a questão do envelhecimento, também parecem desvelar seus desdobramentos na saúde, tal como ilustra o trecho:

Porque você trabalhar doze horas, dentro de um caminhão, direto, é doído. Você não... chega uma hora que você vai enquanto você tá novo, depois você chega numa época que você não aguenta mais (SP).

Nesta perspectiva, nota-se que parece haver um “prazo de validade” para quem trabalha nesta profissão, o que também reforça a percepção de saúde enquanto o “funcionamento extenuante de uma máquina” (AC, 4.a).

Nos fragmentos em que foi identificada a necessidade de “resistência” para a execução do trabalho, nota-se que em geral esteve mais intimamente ligada à intensificação da carga horária de trabalho: *“E quando chega o dia, que você rodou a noite toda (...) que é pra você finalizar o seu trabalho, aí vem essa questão da logística (...) você tá lá tendo que entregar a mercadoria (RS)”*. É importante destacar que tal característica emerge em dois momentos de distintas demandas para a profissão: durante as décadas de 70 e 80, uma vez que além dos conhecimentos necessários a condução do veículo, tornaram-se imprescindíveis a força física e outras habilidades diante dos imprevistos e da ausência de recursos de oficina nas estradas (Botelho, Diesel, Adamczyk & Zeferino, 2011); e no contexto da introdução da logística de transportes a partir de 1990, em que suas práticas organizacionais parecem corroborar a “força física” e a “resistência” necessárias para suportar as condições de trabalho.

Neste contexto em que as características identificadas na categoria 4.a aparecem intrinsecamente ligadas à capacidade para o trabalho, é possível que favoreçam os comportamentos de adiamento do cuidado à saúde (AC, 5.c, “Relatos de adiamento do cuidado à saúde”) que antecedem o afastamento do trabalho. Nesse sentido, “adiar o cuidado à saúde” para este grupo, talvez represente a não redução do tempo destinado à venda da força de trabalho, refletindo na noção de trabalho enquanto produtor de valores

de troca (Marx, 1980). Desse modo, é interessante destacar que a falta de tempo mencionada por dois participantes para justificar esse adiamento parece reforçar a valorização da eficiência econômica no transporte de cargas. Em outra vertente, há de se destacar que tal comportamento também pode sinalizar a busca por manter-se em atividade de forma a garantir a realização pessoal e socio-econômica (Dejours, 1992), os quais se desvelam nos afetos mobilizados na escolha desta profissão bem como na ascensão e mobilidade social por ela proporcionada (AC, 1.a, “Motivos para o ingresso na profissão”).

A expressão “*Se não parar a máquina, a gente continua, né! (RS)*” ilustra o quão importante é a utilidade do corpo neste contexto de trabalho. Na ótica da situação de classe, Boltanski (1979) analisa a valorização da atividade e da força física em grupos populares nos quais o corpo revela-se como um instrumento de trabalho ou uma máquina. Nesta perspectiva, a doença representa a falta de força que impossibilita o uso profissional do corpo, sendo então reconhecida quando já não se pode mais desempenhar as atividades rotineiras necessárias à sobrevivência. A concepção de saúde conforma-se, portanto, na ideia de disposição e capacidade para o trabalho.

Diante dessas explicações, o conceito de ideologia defensiva proposto por Dejours (1992), também se torna profícuo para aclarar as questões que perpassam pela vivência do corpo na doença. Para tanto, o sentimento de vergonha descrito pelo autor para caracterizar a reação do subproletariado frente à doença, parece situar o adiamento do cuidado à saúde identificado no relato dos participantes. Assim, diante de toda a ansiedade gerada pela doença, institui-se a vergonha como uma ideologia de defesa coletiva contra estar doente e, por conseguinte, de estar incapacitado para o trabalho. Neste contexto, o autor aponta atitudes em relação à doença, como por exemplo, a relutância por “ir ao médico e descobrir

algo mais” como forma de “manter à distância o risco de afastamento do corpo ao trabalho” (Dejours, 1992, p. 34).

É importante salientar ainda que pelo viés do gênero, questões relevantes foram introduzidas através da divisão sexual do trabalho contribuindo para a ampliação do conceito de trabalho a partir de novos paradigmas (Hirata & Kergoat, 2005). Para Hirata (2000), compreende-se a problemática dos estereótipos de virilidade e feminilidade no âmbito do trabalho como uma das consequências da divisão sexual do trabalho e que em relação aos homens também tem repercussões na produção social do processo saúde-doença:

Para os trabalhos masculinos, a exaltação da virilidade e dos estereótipos que lhes são associados (força, coragem, etc.) permitem balizar uma parte dos riscos e opera, em certas profissões, uma seleção entre os trabalhadores (Vogel, 2001, p.13).

O agravamento das morbidades também foi outro aspecto identificado através da AC que pode ser decorrente do adiamento do cuidado à saúde. Sendo assim, sugere-se que esse agravamento também se constitui como um fator determinante na interrupção da atividade laboral dos participantes de forma a conduzir ao afastamento do trabalho. Nesse sentido, observou-se que a busca pelo serviço médico ocorre diante da gravidade da doença: *“Não teve jeito! Ainda vim dirigindo de lá até aqui, sem conseguir sair do banco (...). Ai parei e comprei os comprimido, fui tomando... Cheguei aqui, fazendo exame, o médico encostou (GO)”*. Neste contexto, a figura médica aparece como decisiva na interrupção do trabalho, conforme foi identificado na categoria 5.a, “Dos episódios indicativos de danos à saúde à interrupção do trabalho”, sinalizando que para este grupo

profissional a doença se inscreve como um fenômeno externo ao indivíduo, que resulta e depende da intervenção do profissional médico (Dejours, 1992, p. 34).

Vale destacar ainda que todos os elementos discutidos nesta secção sinalizam que a noção de saúde para o caminhoneiro se traduz ora na força necessária para permanecer no trabalho ora na resistência às determinadas condições de trabalho, que sob o olhar dos participantes, por vezes, pareceram ser inevitáveis e imutáveis, tal como sugeriu as divergências identificadas em torno da redução da jornada de trabalho (AC, 3.b.4). Assim, chama atenção o estudo de Macorra e Flores (2011) com caminhoneiros mexicanos, no qual foi demonstrado que as condições resultantes da organização do trabalho foram percebidas com naturalidade e como uma característica de sua atividade. Tal achado também suscita questões em torno da culpabilização e individualização do adoecimento como forma de isolar as condições e a organização do trabalho da produção da doença conforme foi demonstrado nos estudos de Barreto (2004), Nardi (1999) e Tittoni (1999).

Esta ideia de inevitabilidade das condições de trabalho, aliada à desunião entre os pares bem como ao temor do desemprego, que também favorece a submissão individual podendo torná-la generalizada (Seligmann-Silva, 2011), apontam para um mundo do trabalho marcado pela cultura do individualismo e da competição. Nessa perspectiva, Dejours (2008a) esclarece que o enfraquecimento das estruturas sindicais e a desarticulação das redes sociais de solidariedade em um contexto de estratégias do capital conduzem ao enfraquecimento das defesas coletivas favorecedoras de situações de sofrimento, nas quais é possível incluir, por exemplo, o agravamento das patologias mentais e de sobrecarga, o aparecimento de novas patologias bem como a exposição das patologias do assédio (Dejours, 2012a).

Por ora, fica evidente a influência da experiência laboral destes trabalhadores na configuração do seu afastamento do trabalho. Neste contexto, a doença pode então despertar a vergonha e a virilidade diante da ameaça de inutilidade do corpo e sob as quais se delineiam seus modos de lidar com o adoecer. Desse modo, os comportamentos de adiamento do cuidado à saúde, guiados pelo uso profissional do corpo, evidenciam não somente o agravamento dos problemas de saúde, mas também um afastamento do trabalho mais tardio com as possíveis marcas da incapacidade e por outro lado a luta por manter-se em atividade. Adiante, serão aprofundadas as análises acerca do afastamento do trabalho e seus desdobramentos na vida dos participantes.

5.4 Afastamento do trabalho

5.4.1 Sentidos do afastamento do trabalho: possíveis caminhos para o programa de reabilitação profissional do INSS

A variabilidade de sentidos que emergiram a partir da situação de afastamento do trabalho, conforme foi identificado na subcategoria 5.d.1, “Sentidos atribuídos ao afastamento do trabalho”, sinalizaram a complexidade dessa experiência na qual são marcantes a perda relacional e subjetiva (Seligmann-Silva, 2011). Assim, o descontentamento frente à impossibilidade de desempenhar a função habitual conduz a considerar que todo o investimento afetivo na profissão de caminhoneiro, acompanhado da história de vida dos participantes, faz da condição de afastamento do trabalho uma ameaça à estabilidade psíquica (Seligmann-Silva, 2011). Desse modo, reminiscências acerca da atividade de caminhoneiro, que se manifestaram sob os termos de saudade, prazer de “viajar” e “dirigir”, apreciação da natureza e realização pessoal (AC, 2.a.3 e 5.d.1),

mostraram o quanto estes afetos em relação à atividade ainda tem presença significativa neste momento.

O termo afastamento do trabalho que institui o rótulo de “trabalhador afastado”, frequentemente está associado à fragilidade vivenciada pelo trabalhador em razão da inferioridade percebida em relação aos pares, a atividade ou pelas inúmeras restrições ao seu cumprimento (Ramos, Tittoni & Nardi, 2008; Natal & Faiman, 2010). Em relação à interrupção da atividade, vale destacar que Clot (2010), em pesquisa com desempregados, demonstrou o quanto eles constantemente reportavam-se às atividades que não podiam mais realizar. Assim, o autor reflete sobre os impedimentos gerados a partir dessa condição, uma vez que o trabalho não mais se constitui como uma possibilidade de inscrição no mundo e de participação nos gêneros coletivos dos trabalhadores (Clot, 2007). Portanto, infere-se que a situação de afastamento do trabalho também representa uma perda de referenciais objetivos e subjetivos já que é por meio das atividades, incluindo-se o trabalho, que se configura a subjetividade do indivíduo. Sendo assim, se o trabalhador é isolado dos recursos genéricos, sua atividade nesse momento constitui-se fonte de sofrimento psíquico.

Outros sentimentos como inutilidade e estagnação também foram identificados na subcategoria 5.d.1, além das afetações causadas pela perda do status de “trabalhador” fortemente representada por fragmentos que exprimem o contexto de exclusão social vivenciado pelos participantes. Tal aspecto foi observado principalmente no relato de alguns participantes que referem dificuldades para aquisição de bens de consumo ou realização de créditos bancários em razão da atual condição de renda. Pode-se então evidenciar que a importância conferida ao trabalho na sociedade também está aliada a posição de destaque que os indivíduos atribuem à sua ocupação, mais especificamente após

a instauração do capitalismo quando o papel de trabalhador assume relevância em relação os demais papéis representados pelo homem (Jacques, 1996).

As inseguranças e expectativas em relação às decisões do INSS também se manifestaram no relato de alguns participantes diante da possibilidade de desligamento da instituição com a consequente perda do benefício previdenciário. Verificou-se que tal situação gerou mais incertezas e temores em participantes que se encontraram em efetivo processo de reabilitação profissional no INSS, ou seja, em acompanhamento de orientação profissional com vistas à escolha de outra atividade profissional considerando-se limitações causadas pela doença. Diante desse achado, vale apontar o estudo de Bernado (2006) com segurados considerados “incapazes” para sua atividade habitual com indicação de reabilitação profissional, no qual foi demonstrado que o percurso no programa e a ciência do desligamento do mesmo constituem um período de incertezas no que se refere às condições futuras de sobrevivência e de retorno ao trabalho. A autora apontou ainda que a perda da conformação da identidade social e a expectativa negativa de reabsorção no mercado de trabalho são algumas das consequências do afastamento do trabalho.

Ramos, Tittoni e Nardi (2008) refletem sobre o afastamento do trabalho como um importante núcleo de sofrimento mental do homem diante da impossibilidade de realização da atividade profissional. Nesse sentido, a identidade de “trabalhador afastado” que emerge dessa experiência percebida como “fracasso”, pode estar relacionada à imobilização, fragilização, desqualificação, inferioridade por não dar conta de suas atividades, humilhação, desvalia pessoal, inutilidade, exclusão, falta de reconhecimento social em razão da doença, culpa, submissão, conformismo, insegurança, ansiedade e depressão (Hashimoto & Silva, 2003; Ramos, 2005; Souza & Faiman, 2007; Ramos, Tittoni & Nardi, 2008; Robles & Silveira, 2009).

No momento do afastamento, além de manifestarem-se os sentidos dessa condição para os participantes, também foi inevitável a reflexão sobre seus modos de viver e lidar com esta nova realidade. Desse modo, a construção das subcategorias 5.d.2, “Interferências do afastamento do trabalho” e 5.d.3, “Estratégias de enfrentamento do afastamento do trabalho” contribuem para a compreensão dos desdobramentos deste processo na vida e saúde dos participantes.

Em relação às interferências do afastamento do trabalho consideradas negativas, destacaram-se a redução salarial e a separação conjugal. Embora esse último tenha sido apontado por apenas um dos participantes, é relevante destacar que tal evento ocorreu em razão de sua impossibilidade para manter o mesmo padrão de vida para a família após o afastamento, o que parece dar sentido à figura de homem provedor identificada na subcategoria 2.a.2, “A imagem do caminhoneiro”. O conflito familiar também foi identificado de forma breve nos relatos juntamente às dificuldades de adaptação à rotina do lar. Tal situação, que foi apontada de forma mais incisiva por três participantes nas faixas etárias de 55, 50 e 30 anos, reflete “o papel do trabalho em face dos conflitos afetivos do presente” (Seligmann-Silva, 2011, p. 410), o que para Dejours (1983) configura-se como um dos determinantes do lugar ocupado pelo trabalho no qual também se inclui a fuga da vida familiar conflitante e não satisfatória. Por outro lado, a liberdade que se exprimiu ora na ausência de rotina no trabalho ora no não cumprimento de algumas regras institucionais do trabalho também parece gerar atravessamentos no convívio familiar uma vez que perpassa pela dimensão sociocultural da profissão a ideia da viagem do caminhoneiro enquanto uma “pequena aventura” (Botelho *et al.*, 2011).

De modo concomitante, a análise apontou ainda uma maior convivência familiar a partir da interrupção do trabalho, destacando-se o envolvimento paterno além de mudanças

em relação ao vínculo afetivo com o filho. Nesse sentido, é interessante salientar que os significados atribuídos a essa experiência também revelam suas contradições na medida em que há esforços para apreendê-la de modo positivo.

Sucedendo a experiência de trabalho em uma atividade profissional marcada por antagonismos, ora pelo prazer e aventura por ela proporcionados e ora à exposição a riscos e ao desgaste sobre o corpo, evidencia-se então um afastamento caracterizado por interferências contraditórias e de onde surgem as seguintes estratégias para enfrentá-lo: o engajamento em novas atividades ou atividades que já foram realizadas pelos participantes em algum momento anterior à interrupção do trabalho, a aceitação das limitações impostas pela doença e o apoio familiar (AC, 5.d.3 “Estratégias de enfrentamento do afastamento do trabalho”).

Neste contexto, observou-se que os participantes com mais de 50 anos mencionaram de forma mais recorrente atividades já realizadas em algum momento de suas vidas, o que se contrapõe as referências de novas atividades mencionadas por participantes com faixas etárias distintas. Em relação a essas novas atividades, destacou-se o retorno à atividade escolar, que embora não tenha sido mencionada claramente como uma forma de enfrentamento, representou implicações positivas na vida de alguns participantes, inclusive na aceitação das limitações impostas pela doença.

Analisando então a subcategoria 5.d.3, “Estratégias de enfrentamento do afastamento do trabalho” a partir das proposições de Dejours (1983) sobre o desemprego e que também se aplicam às situações de afastamento por doença ou acidente (Selligmann-Silva, 2011), verifica-se que o engajamento em novas atividades, principalmente na atividade escolar, pode ser influenciado pelos sentidos que a atividade de caminhoneiro assume para estes trabalhadores. Assim, se essa atividade ocupa um lugar socialmente

reconhecido ou significativo, de modo a possibilitar uma “elaboração psicológica que responde construtivamente” (Seligmann-Silva, 2011, p. 410), ou seja, como resultante do processo de sublimação, há uma maior flexibilidade para o envolvimento afetivo com outras atividades em situações de não trabalho. Por outro lado, se é através da realização dessa atividade que o indivíduo encontrou a estabilização de sua economia psicossomática⁹, sua interrupção, por sua vez, pode revelar possíveis riscos para o psiquismo e, portanto dificuldades para o investimento em outras atividades. Nesse sentido, é interessante apontar que, mais do que o fator idade, o sentido construtivo do trabalho, se compreendido no contexto de interrupção forçada do trabalho, possivelmente constitui um elemento norteador para elaboração de estratégias que contemplem os aspectos psicossociais no Programa de Reabilitação Profissional prestado no âmbito do INSS, uma vez que se inscreve em um modelo previdenciário voltado prioritariamente para o controle do Estado sobre os custos (Maeno & Vilela, 2010).

Maeno e Vilela (2010) apontam que o processo de reabilitação profissional promovido pelo INSS tem ocorrido de modo parcial e incompleto, não proporcionando a reinserção efetiva dos segurados ao trabalho. Nesse sentido, vale destacar que as práticas desse programa têm se limitado ao encaminhamento, orientação e acompanhamento escolar dos segurados, além do encaminhamento e acompanhamento para/de cursos de qualificação e aperfeiçoamento profissional em diversas áreas de interesse (Bregalda & Lopes, 2011). Por outro lado, é importante destacar outros aspectos que contribuem para a não concretização desse processo, principalmente nos casos em que o segurado possui vínculo empregatício. São eles: a não obrigatoriedade das empresas pela efetivação da

⁹Para Dejours (1983), a economia psicossomática trata-se da adequação psico-orgânico do indivíduo às exigências e os conteúdos de sua tarefa. Portanto, a regulação da economia psicossomática está associada ao modo pessoal de realização das atividades laborais.

reinserção profissional considerando-se a inexistência de determinação legal; a ausência de funções compatíveis ou vagas disponíveis de acordo as limitações do segurado; a indisponibilidade das empresas para promover a reinserção da pessoa com capacidade laborativa reduzida, a inexistência de programas de apoio nas empresas destinados aos funcionários que retornaram ao trabalho, além do descaso e/ou despreparo da maioria das empresas no manejo dessas questões.

Diante disso, compreende-se que a atual configuração do serviço de reabilitação profissional prestado pelo INSS aponta para as seguintes problemáticas: de um lado, as abordagens biomédicas que norteiam as diretrizes desse programa as quais acabam por distanciar de suas práticas a dimensão psicossocial dos trabalhadores que vivenciam tal processo (Simonelli, Camarotto, Bravo & Vilela, 2010). E de outro, o cenário de adversidade dos trabalhadores no qual prevalece os prejuízos à saúde e o agravamento das incapacidades, o que torna imperativo neste contexto a compreensão do mundo do trabalho contemporâneo e a construção de uma política pública de reabilitação profissional, tal como propõe Maeno e Vilela (2010):

A construção de uma política pública exige: a inserção da saúde do trabalhador nas políticas de desenvolvimento econômico; a desconstrução da cultura e da máquina previdenciária voltada para os custos; a real articulação da Saúde e da Previdência Social em projetos nacionais e locais; a inclusão do caráter distributivo nos planos de modernização; o monitoramento da trajetória dos trabalhadores; e a transparência institucional (p.87).

Na categoria 6.a, “Percepções da condição atual de saúde” foram identificadas referências sobre o aparecimento de outras doenças ou melhora pouco visível no quadro de saúde que se conjugaram ao uso contínuo de medicamentos, a dificuldade de acesso a

recursos para tratamento médico e a não realização de atividades produtivas nesse momento. Frente a esses aspectos, torna-se oportuno destacar o estudo de Bernado (2006), no qual a dificuldade de acesso aos serviços de saúde foi apontada no percurso de reconhecimento da doença pela perícia médica do INSS ao encaminhamento para a Reabilitação Profissional. Ainda sobre esses achados, chama atenção que a não realização de atividades produtivas durante o afastamento pode representar um fator preponderante na produção de saúde uma vez que sua degradação também pode ocorrer a partir da interrupção da atividade (Clot, 2010).

Destaca-se ainda que falar sobre a atual condição de saúde conduziu alguns participantes a refletir sobre a atenção a saúde que poderiam ter tido no período dedicado à atividade de caminhoneiro. Portanto, tal apontamento remete aos aspectos descritos na categoria 5.c, “Relatos de adiamento dos cuidados em saúde”, mais especificamente em relação à falta de tempo para o cuidado à saúde também demonstrado no estudo de Masson e Monteiro (2010). Sendo assim, é possível inferir a vinculação desse achado aos condicionantes do trabalho identificados nesse estudo. Desse modo, ao considerar as exigências do tempo destinado ao transporte de cargas no atual contexto socioeconômico, também se evidencia a busca incessante por operações de carregamento e descarregamento como uma característica marcante dessa atividade profissional (AC, 2.a.3) e que analisadas conjuntamente parecem produzir afetações nos modos como este grupo profissional lida com o adoecer.

Dentro desta perspectiva, sugere-se ainda a correlação entre a falta de corresponsabilidade pela própria saúde mencionada por alguns participantes (AC, 6.a, Percepções e perspectivas relacionadas à atual condição de saúde) e as variadas opiniões sobre a jornada de trabalho (AC, 3.b.4 “Divergências frente às mudanças da jornada de

trabalho”), o que parece sinalizar um coletivo de trabalho fragilizado com mobilizações não estruturadas em prol de sua saúde no trabalho.

Correlacionando o aparecimento de outros problemas de saúde com o tempo de afastamento do trabalho, supõe-se que as possibilidades de saúde neste contexto se reduzem na medida em que se prolonga o tempo em benefício previdenciário. Tal achado talvez se confirme nos fragmentos de fala de participantes na faixa etária de 50 anos uma vez que a falta de condições de saúde para retorno ao trabalho foi por eles apontada como sugestiva de indicação para a aposentadoria por invalidez. Nesse sentido, o longo período de afastamento do trabalho associado às limitações impostas pela doença tem interface com o não desenvolvimento de projetos por participantes dessa mesma faixa etária (AC, 5.b.2, “Projetos a partir da condição atual). Por outro lado, a aposentadoria por invalidez foi apontada como possibilidade de estruturação de planos futuros, o que também remete à questão da insegurança financeira gerada por decisões do INSS como, por exemplo, o encerramento do benefício previdenciário. De acordo com Brant e Minayo-Gomez (2005), a aposentadoria por invalidez pode simbolizar uma recompensa pelo tempo dedicado ao trabalho, sendo que a estabilidade financeira por ela proporcionada indicaria um domínio sobre o futuro de modo a afastar a possibilidade de desemprego.

Os dados acima apresentados mostram que variáveis como o tempo prolongado de afastamento do trabalho bem como o aparecimento de outros problemas de saúde sugerem ainda a baixa resolutividade dos serviços de saúde e da reabilitação profissional, tal como destacou Toldrá, Dalton, Santos, e Lancman (2010) em estudo com trabalhadores afastados e desempregados.

5.4.2 Da boleia a potenciais perspectivas a partir do afastamento do trabalho

A partir da experiência de afastamento do trabalho dos participantes foi possível identificar suas perspectivas profissionais (AC, 6.b.1) e projetos pessoais (AC, 5.b.2) de forma ainda muito incipiente. Nessa última subcategoria foram apresentados projetos relacionados à família, mudança para área rural, elevação escolar e capacitação profissional. Verificou-se uma maior possibilidade de concretização dos projetos familiares em face da preocupação com o futuro dos filhos, mais especificamente em relação aos estudos e a aquisição da casa própria. Tal achado possivelmente indica que ainda se mantém a postura do homem provedor (AC, 2.a.2).

No que se refere às perspectivas profissionais, os participantes ora apresentaram uma tendência à mudança profissional ora o desejo de manter-se na atividade de caminhoneiro mesmo quando foi expressa a aceitação das limitações impostas pela doença. Assim, embora tais posicionamentos ainda não esbocem caminhos para a concretização de projetos, nota-se que a possibilidade de mudança profissional bem como os projetos pessoais voltados para elevação escolar e capacitação profissional (AC, 5.b.2) sinalizam que o trabalho ainda se constitui como uma opção almejada para a continuidade dos projetos de vida. Contudo, há de se considerar neste contexto as dificuldades de reinserção laboral do trabalhador afastado, seja pela perda de determinadas funções e habilidades além das inseguranças quanto ao futuro profissional (Rosin-Pinola, Silva & Garbulho, 2004).

Pressupõe-se que os aspectos construtivos do trabalho, tanto pelo modo sublimatório ou pela economia psicossomática (Dejours, 1983), também podem influenciar nestas perspectivas de futuro, principalmente em relação à busca por engajamento em outra atividade profissional. Contudo, ressalta-se que não foi possível apreender na presente

pesquisa outros elementos que pudessem mostrar quais dessas situações seriam mais favoráveis ao desenvolvimento de tais expectativas de futuro.

Além disso, compreende-se que a aceitação das limitações impostas pela doença (AC, 5.d.3) é outro aspecto com possíveis implicações na busca por uma nova atividade profissional, conforme sugere o seguinte excerto: *“Porque eu não quero ficar na profissão. Não quero. Eu quero trabalhar com a cabeça, e não com o corpo, entendeu? (...) (RS)”*. Desse modo, pode-se inferir que as exigências vivenciadas na organização do trabalho do caminhoneiro, as quais também podem ter ocasionado o adoecimento com limitações para o prosseguimento nessa profissão, parecem ser preponderantes no desenvolvimento de projetos como a elevação escolar e a capacitação profissional (AC, 5.b.2).

Neste contexto, nota-se que identidade do caminhoneiro também pode ser questionada nesta condição de afastamento do trabalho, uma vez que a experiência laboral nessa profissão remonta a um passado no qual foi determinado a forma como esses trabalhadores viveram, se relacionaram com a família, amigos e os pares, além de como se inseriram nos grupos sociais (Souza & Faiman, 2007). Enfim, por serem reconhecidos como caminhoneiros. Diante disso, novamente ressalta-se a importância de intervenções do ponto de vista psicossocial durante o afastamento, bem como das decisões da perícia médica serem constituídas juntamente com os segurados já que podem ter implicações na elaboração de seus projetos de vida.

Assim, sem o intuito de generalização, compreende-se que o afastamento do trabalho deste grupo profissional assume caráter peculiar, configurando-se a partir das vivências laborais que o antecede e, por conseguinte dos modos de adoecer e lidar com o adoecimento. Os sentidos dessa condição mostraram-se guiados pela paralisação do corpo enquanto um instrumento de trabalho, conduzindo a estratégias próprias destes

trabalhadores para o seu enfrentamento e que possivelmente tem influências nas suas perspectivas de futuro.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O afastamento do trabalho dos caminhoneiros configura-se de modo peculiar, a começar pelas dimensões contraditórias da atividade do caminhoneiro quando se analisa as expectativas mobilizadas para a escolha dessa profissão, que juntamente aos seus valores positivos - liberdade e prazer por dirigir e conhecer novos lugares - sustentam, em parte, a tolerância das situações de trabalho penosas por estes trabalhadores. Além disso, a redução salarial com o afastamento também se destacou nos relatos dos participantes, sinalizando, por exemplo, a insegurança diante da impossibilidade de se manter o padrão de vida para família mantido anteriormente a interrupção do trabalho.

Dialogando com a Ergologia, a Clínica da atividade e a Psicodinâmica do trabalho, esse estudo permitiu realizar reflexões sobre o desenvolvimento profissional e identitário destes trabalhadores, que consequentemente evidenciaram os atravessamentos nos seus modos de adoecer. Tais elementos que se manifestaram a partir das experiências no trabalho bem como de algumas características e condições de trabalho dessa profissão, forneceram pistas capazes de inscrever o afastamento do trabalho deste grupo como decorrente de agravos à saúde, em geral, relacionados à atual organização do transporte rodoviário de cargas. Assim, dentre suas demandas, destaca-se as exigências no cumprimento dos prazos de entrega da carga, que possivelmente determinam, em parte, as precárias condições de vida desses trabalhadores na estrada. Outro aspecto característico desse afastamento, é que em geral ocorre tardiamente com o agravamento das morbididades, ficando evidente a influência dos modos de lidar com o adoecer neste processo uma vez que tanto o aspecto financeiro como a tentativa de manutenção do corpo em atividade parecem ser indicativos deste adiamento.

As implicações desta forma de organizar o trabalho apontam ainda para a questão do envelhecimento pelo trabalho, também compreendida nesse estudo enquanto um processo de desenvolvimento do trabalhador. Neste contexto de trabalho em que é marcante a valorização da eficiência econômica, evidenciam-se ainda realidades distintas entre caminhoneiros mais jovens e mais velhos em relação às atitudes de imprudência no trânsito, à concorrência no mercado de trabalho ou ao perfil profissional. Nesse sentido, é importante destacar que esses aspectos observados em participantes de faixas etárias distintas parecem sinalizar problemáticas de um gênero profissional que se configuram como modos peculiares de vivenciar o afastamento do trabalho.

Os dados sugerem a relevância do estudo na medida em que a exploração da experiência de afastamento do trabalho de um grupo profissional específico apontou não apenas a necessidade de integração das políticas de Saúde, Trabalho e Previdência Social, mas também a revisão das práticas da Previdência Social no Brasil, mais especificamente em relação ao Programa de Reabilitação Profissional, que no atual modelo previdenciário mostra-se restrito a abordagens unilaterais não extensivas aos aspectos psicossociais do trabalhador, ocorrendo na ausência de um acompanhamento multidisciplinar. Reforça-se tal apontamento, principalmente diante de períodos prolongados de afastamento do trabalho no qual se verificou o aparecimento de outros problemas de saúde. Portanto, a partir do exposto acima, questiona-se ainda em que medida o saber do trabalhador, se incorporado à avaliação técnica do potencial laborativo pelo INSS, pode ter implicações em suas decisões de forma a conduzir a uma maior acurácia no serviço prestado pelo Programa de Reabilitação Profissional do INSS considerando-se as especificidades de cada grupo profissional.

Esse estudo valeu-se dos conceitos e pressupostos da Ergonomia francófona, Clínica da atividade e da Psicodinâmica do trabalho, que sob a orientação de base da Ergologia foi possível ampliar o uso da AC e assim melhor abarcar as multidimensionalidades intrínsecas às pesquisas com enfoque nas relações saúde-trabalho. Desse modo, a perspectiva epistemológica centrada na atividade de trabalho bem como a confrontação entre conhecimentos científicos e saberes advindos da experiência dos trabalhadores conduziram ao aprofundamento do pesquisador durante a coleta e análise dos dados.

Em relação ao alcance da análise, ressaltam-se as possíveis interferências diante de complexidades interpretativas geradas pelo volume demasiado de dados, ficando circunscrita às impressões do pesquisador para com o método selecionado e ao seu tempo disponível para o estudo. As principais limitações desse estudo foram: o número de participantes que pode ser considerado insuficiente e o emprego de apenas um método, tanto para a coleta e análise de dados considerando-se a complexidade do fenômeno pesquisado e possíveis pontos obscuros dentro da temática.

Por fim, ao apropriar-se dos conceitos e pressupostos teóricos selecionados, foi possível desvelar experiências e trajetórias de caminhoneiros de rota longa permeadas por significados marcantes dessa profissão que transparecem na situação de afastamento. Estabelece-se assim questões sugestivas para realização de novos estudos uma vez que tais significados não constituem objeto de análise das avaliações e acompanhamentos prestados no âmbito do INSS, principalmente no programa de reabilitação profissional.

REFERÊNCIAS

- Aguiar, W. M. J., & Ozella, S. (2006). Núcleos de Significação Como Instrumento para a Apreensão da Constituição dos Sentidos. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 26(2), 222-245.
- Andrusaitis, S. F., Oliveira, R. P., & Barros Filho, T. E. P. (2006). Study of the prevalence and risk factors for low back pain in truck drivers in the state of São Paulo, Brazil. *Clinics*, 61, 503-510.
- Antunes, R. (2001). A questão do emprego no contexto da reestruturação do trabalho no final do século XX, pp. 38-57. In CR Horta & RAA Carvalho (orgs.). *Globalização, trabalho e desemprego: um enfoque internacional*. Belo Horizonte: Editora C/Arte.
- Antunes, R. (2008). *Adeus ao trabalho? Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho*. São Paulo: Cortez.
- Antunes, R. & Alves, G. (2004). As mutações no mundo do trabalho na era da mundialização do capital. *Educação e Sociedade*, 25(87), 335-351.
- Bardin, L. (2009). *Análise de conteúdo* (L.A. Reto & A.Pinheiro, Trad.). Lisboa: Edições 70 (Obra original publicada em 1977).
- Brant, L. C., & Minayo-Gomez, C. (2004). A transformação do sofrimento em adoecimento: do nascimento da clínica à psicodinâmica do trabalho. *Ciência e saúde coletiva*, 9(1), 213-223.
- Bregalda, M. M. (2012). *Terapia Ocupacional e reabilitação profissional: práticas e concepções de terapeutas ocupacionais no Instituto Nacional do Seguro Social (INSS)*. Dissertação de Mestrado, Centro de Ciências Biológicas e da Saúde da Universidade Federal de São Carlos, SP.
- Bregalda, M. M., & Lopes, R. E. (2011). O programa de reabilitação profissional do INSS: apontamentos iniciais a partir de uma experiência. *Cadernos de Terapia Ocupacional da UFSCar*, 19(2), 249-261
- Barreto, M. M. S. (2004). *Violência, saúde, trabalho: uma jornada de humilhações*. São Paulo: Educ.
- Barros-Duarte, C. & Cunha, L. (2010). *INSAT2010 - Inquérito Saúde e Trabalho: outras questões, novas relações*. Laboreal, 6, (2), 19-26 . Recuperado em 06 de maio de 2014 de <http://laboreal.up.pt/revista/artigo.php?id=48u56o>.
- Batich, M. (2004). Previdência do trabalhador: uma trajetória inesperada. *São Paulo em Perspectiva*, 18, 33-40.
- Bendassolli, P. F. (2012). Reconhecimento no trabalho: perspectivas e questões contemporâneas. *Psicologia em Estudo, Maringá*, 17(1), 37-46.

- Bernardo, L. D. (2006). *Os significados do trabalho e da reabilitação profissional para o trabalhador incapacitado para o exercício da profissão habitual*. Dissertação de Mestrado em Saúde Pública, Faculdade de Medicina da Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte/MG.
- Boltanski, L. (1979). *As classes sociais e o corpo*. Rio de Janeiro: Graal.
- Botelho, L.J, Diesel, L. E., Adamczyk, J.F., & Zeferino, M.T. (2011). Profissão motorista de caminhão: uma visão imparcial. *Saúde & Transformação Social*, 2(1), 108-113.
- Brant, L. C & Minayo-Gomez, C. (2005). O sofrimento e seus destinos na gestão do trabalho. *Ciência & Saúde Coletiva*, 10(4), 939-951.
- Bueno, M., & Macêdo, K. B. (2012). A Clínica psicodinâmica do trabalho: de Dejours às pesquisas brasileiras. *ECOS-Estudos Contemporâneos da Subjetividade*, 2(2), 306-318.
- Boschetti, I. (2003). *Assistência Social no Brasil: um direito entre originalidade e conservadorismo* (2 ed.). Brasília: GESST/SER/UnB.
- Brito, J. E. d. (2008). *Reestruturação da telemar e a constituição da competência industrial na operação de serviços aos usuários: uma investigação a partir da abordagem ergológica*. Tese de Doutorado, Programa de Pós-Graduação em Educação, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte/MG.
- Campos, C. J. G. (2004). Método de análise de conteúdo: ferramenta para a análise de dados qualitativos no campo da saúde. *Revista Brasileira de Enfermagem*, 57(5), 611-4.
- Canguilhem, G. (1990). *O Normal e o Patológico*. Rio de Janeiro: Forense Universitária.
- Castel, R. (2009). *As metamorfoses da questão social: uma crônica do salário*. Petrópolis, RJ: Vozes.
- Cavagioni, L. C., Bensenõr, I. M., Halpern, A., & Pierin, A. M. G. (2008). Síndrome metabólica em motoristas profissionais de transporte de cargas da rodovia BR-116 no trecho Paulista-Régis Bittencourt. *Arquivos Brasileiros de Endocrinologia & Metabologia*, 52, 1015-1023.
- Cavagioni, L. C., Pierin, A. M. G., Batista, K. d. M., Bianchi, E. R. F., & Costa, A. L. S. (2009). Agravos à saúde, hipertensão arterial e predisposição ao estresse em motoristas de caminhão. *Revista da Escola de Enfermagem da USP*, 43, 1267-1271.
- Cavagioni, L. C., & Pierin, A. M. G. (2010). Hipertensão arterial e obesidade em motoristas profissionais de transporte de cargas. *Acta Paulista de Enfermagem*, 23, 455-460.
- Chahad, J.P.Z., & Cacciamali, M.C. (2005). Transformações estruturais do setor de transporte rodoviário e a reorganização no mercado de trabalho do motorista de caminhão no Brasil. *Revista da Abet*, 5(2), 1-26.
- Cherobim, M. (1984). O caminhoneiro na estrada. *Perspectiva*, 7, 113-125.

- Clot, Y. (2007). *A função psicológica do trabalho* (2a ed.). Petrópolis: Vozes.
- Clot, Y. (2010). *Trabalho e poder de agir*. Belo Horizonte: Fabrefactum.
- Codarin, M. A. F., Moulatlet, E. M., Nehme, P., Ulhôa, M., & Moreno, C. R. d. C. (2010). Associação entre prática de atividade física, escolaridade e perfil alimentar de motoristas de caminhão. *Saúde e Sociedade*, 19, 418-428.
- Codo, W. (2002). Um diagnóstico integrado do trabalho com ênfase em saúde mental. In: Jacques, M.G.; Codo, W. (Orgs.) *Saúde mental e trabalho: leituras*. (pp.173-90). Petrópolis: Vozes,
- Cozby, P. C. (2003). Ética em pesquisa. In: Cozby, P. C. Métodos de pesquisa em ciências do comportamento. São Paulo: Atlas, p. 51-79.
- Coutinho, M. C. (1999). Trabalho e construção da identidade. *Psicologia em Estudo*, 4(1), 29-43.
- Coutinho, M. C., Krawulski, E., & Soares, D. H. P. (2007). Identidade e trabalho na contemporaneidade: repensando articulações possíveis. *Psicologia & Sociedade*, 19(spe), 29-37.
- Cru, D. (1987). *As regras do ofício*. AOCIP, Paris: Mimeo.
- Cru, D., & Volkoff, S. (1996). La difficile construction de la santé au travail. *La revue de l'ÍRES* 20, 37-61.
- Cunha, D. M., & Alves, W. F. (2012). Da atividade humana entre paideia e politeia: saberes, valores e trabalho docente. *Educação em Revista*, 28, 17-34.
- Datasus, MS/SVS/DASIS. Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM). Recuperado em maio, 2014, de <http://www2.datasus.gov.br/DATASUS/index.php?area=0205&VObj=http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/defthtm.exe?sim/cnv/ext09>.
- Decreto n. 3.048, de 06 de maio de 1999 (1999). Brasília, DF. Recuperado em 12 abril de 2012 de <http://www81.dataprev.gov.br/sislex/paginas/23/1999/3048.htm>.
- Dejours, C. (1983). L'organisation du travail entre aliénation et identité. *Approches*, 39, 19-31.
- Dejours, C. (1992). *A loucura do trabalho: estudo de psicopatologia do trabalho*. São Paulo: Cortez.
- Dejours, C. (1993a). Intelligence pratique et sagesse pratique: deux dimensions méconnues du travail réel. *Éducation Permanente*, 116, 47-70.
- Dejours, C. (1993b). Réactions psychopathologiques aux ruptures involontaires d'activité professionnelle (Retraite, licenciement, maladie, reclassement). *Psychologie Médicale*, 15(11), 1875-1990.
- Dejours, C. (2004a). A metodologia em psicopatologia do trabalho. In S. Lancman & L. Sznclwar (Orgs.). *Christophe Dejours: da psicopatologia à Psicodinâmica do*

- Trabalho* (2a ed., pp. 79-112) (F. Soudant, S. Lancman e L. I. Sznclwar trad.). Rio de Janeiro: Fiocruz.
- Dejours, C. (2004b). Subjetividade, trabalho e ação. Tradução de Heliete Karam e Julia Abrahão. *Revista Produção*, 14(3), 27-34.
- Dejours, C. (2008a). Addendum da psicopatologia à Psicodinâmica do Trabalho. In S. Lancman & L. Sznclwar (Orgs.). *Christophe Dejours: da psicopatologia à Psicodinâmica do Trabalho* (2ª ed.). (F. Soudant, S. Lancman e L. I. Sznclwar trad.). Rio de Janeiro: Fiocruz.
- Dejours, C. (2008b). Alienação e Clínica do Trabalho. In S. Lancman & L. Sznclwar (Orgs.). *Christophe Dejours: da psicopatologia à Psicodinâmica do Trabalho* (2a ed.). (F. Soudant, S. Lancman e L. I. Sznclwar trad.). Rio de Janeiro: Fiocruz.
- Dejours, C. (2009). Entre o desespero e a esperança: Como reencantar o trabalho? *Revista Cult*, 139, 49-53. Recuperado em 20 de agosto de 2014 de <http://revistacult.uol.com.br/home/category/edicoes/139>.
- Dejours, C. (2011). Psicopatologia do Trabalho - Psicodinâmica do Trabalho. *Laboreal*, 7, (1), 13-16. Recuperado em 07 de junho de 2014 de <http://laboreal.up.pt/revista/artigo.php?id=37t45nSU5471124227833834371>.
- Dejours, C. (2012a). Subjetividade, trabalho e ação: uma visão de conjunto. In C. Dejours, *Trabalho vivo: trabalho e emancipação* (Tomo 2). (F. Soudant trad.). Brasília: Paralelo 15.
- Dejours, C. (2012b). Trabalho vivo: sexualidade e trabalho (Tomo 1). (F. Soudant trad.). Brasília: Paralelo 15.
- Domingos, J.B.C, Jora, N.P., Carvalho, A.M.P., & Pillon, S.C. (2010). Consumo de álcool, sobrepeso e obesidade entre caminhoneiros. *Revista Enfermagem UERJ*, 18(3), 377-82.
- Domingos, J. B. C., & Pillon, S. C. (2007). O uso de álcool entre motoristas no interior do estado de São Paulo. *Revista Enfermagem UERJ*, 15, 393-399.
- Duc, M. (2002). *Letravailen chantier*. Toulouse: Octarès.
- Duraffourg, J. (2010). O trabalho e o ponto de vista da atividade. In Y. Schwartz, L. Durrive (Org.), *Trabalho e ergologia: conversas sobre a atividade humana* (pp.47-87). Niterói: Eduff.
- Durrive, L. (2011). A atividade humana, simultaneamente intelectual e vital: esclarecimentos complementares de Pierre Pastré e Yves Schwartz. *Trabalho, Educação e Saúde*, 9, 47-67.
- Durrive, L., & Schwartz, Y. (2008). Revisões temáticas: glossário de ergologia. *Laboreal*, 4(1), 23-28. Recuperado em 08 de abril de 2013 de http://laboreal.up.pt/media/artigos/166/glossario_v4n1_pt.pdf.

- Echternacht, E. (2008). Actividad humana y gestión de la salud en el trabajo: Elementos para reflexionar a partir del planteamiento ergológico. *Laboreal*, 4(1), 46-55.
- Falzon, P., & Teiger, C. (1995). Construire l'activité. *Actes du Séminaire DESUP/DESS*. Paris: Université Paris I.
- Ferreira, I. M. (1985). *Reabilitação profissional e serviço social*. São Paulo: Cortez Editora.
- Fraser, M. T. D., & Gondim, S. M. G. (2004). Da fala do outro ao texto negociado: discussões sobre a entrevista na pesquisa qualitativa. *Paidéia*, 14, 139-152.
- Franco, M.L.P.B. (2007). *Análise de Conteúdo*. (4a ed.). Brasília: Líber Editora.
- Gaskell, G. (2008). Entrevistas individuais e grupais. In M. W. Bauer, & G. Gaskell (Orgs.), *Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som: um manual prático* (pp. 64-89). Rio de Janeiro: Vozes.
- Gil, A. C. (2010). *Como elaborar projetos de pesquisa* (5 ed). São Paulo: Atlas.
- Gondar, J.O. (1989). O trabalho como objeto histórico. *Cadernos do NUPSO* 2, 3, 20-32.
- Guedes, H. M., de Arêdes Brum, K., Costa, P. A., & de Almeida, M. E. F. (2010). Fatores de risco para o desenvolvimento de hipertensão arterial entre motoristas caminhoneiros. *Cogitare Enfermagem*, 15(4), 652-658.
- Guérin. F., Laville, A., Daniellou, F., Duraffourg, J., & Kerguelen, A. (2001). *Compreendendo o trabalho para transformá-lo: a prática da ergonomia*. (G.M.J, Ingratta & M, Maffei, Trad.). São Paulo: Edgard Blucher/Fundação Vanzolini.
- Guimarães, M. C., Landim, L. d. S., & Aparecida, H. R. d. S. (2009). Estresse ocupacional e sofrimento no trabalho: um estudo com caminhoneiros. *Revista de Psicologia*, 21(1/2), 54-63.
- Heloani, R.& Lancman, S. (2004). Psicodinâmica do trabalho: o método clínico de intervenção e investigação. *Revista Produção*, 14(3), 77-86.
- Herzlich, C. (1984). Medicine moderne et quête de sens: la malade signifiant social. In M. Augé, & C. Herzlich (Eds.), *Le sens du mal: anthropologie, histoire, sociologie de la malade* (pp. 189-216). Paris: Éditions des Archives Contemporaines.
- Herzog, R. (1991). A concepção de si como sujeito-da-doença. *Physis: Revista de Saúde Coletiva*, 1,143-155.
- Hirata, H. (2000). Globalização, trabalho e gênero, In Jerusalinsky *et al.* *O valor simbólico do trabalho e o sujeito contemporâneo* (pp. 21-34). Porto Alegre: Artes e Ofícios.
- Hirata, H., & Zarifian, Ph. (2000). Travail (le concept de). In: H, Hirata *et al.* (Coords.), *Dictionnaire critique du féminisme* (pp. 230-235). Paris: PUF.
- Hirata, H. (2002). Globalização e divisão sexual do trabalho. *Cadernos Pagu*, (17-18), 139-56.

- Hirata, H., & Kergoat, D. (2005). Les paradigmes sociologiques à l'épreuve des catégories de sexe: quel renouvellement de l'épistémologie du travail? In J.P. Durand, & D. Linhart (Coord.), *Les ressorts de la mobilisation au travail* (pp. 263-272). Toulouse: Octarès.
- Hashimoto, F.; Silva, M. A. S. M. (2003). Afastados do trabalho: repercussões na vida do indivíduo. *Revista de Psicanálise*, 16(171), 32-37.
- Fraser, M. T. D.; Gondim, S. M. G. (2004). Da fala do outro ao texto negociado: discussões sobre a entrevista na pesquisa qualitativa. *Revista Paidéia*, 14(28), 139-152.
- Jacques, M. da G. C. (1996). Identidade e trabalho: Uma articulação indispensável. In A. Tamaio, J. E. Borges-Andrade & W. Codo (Eds.). *Trabalho, organizações e cultura* (pp. 41-47). São Paulo: Cooperativa de Autores Associados.
- Januzzi, P. de M. (2002). Mobilidade Social no Contexto de Adversidades Crescentes do Mercado de Trabalho Brasileiro dos Anos 1990. *Economia e Sociedade*, 11, 2 (19), 255-278.
- Knauth, D. R., Pilecco, F. B., Leal, A. F., Seffner, F., & Teixeira, A. M. F. B. (2012). Staying awake: truck drivers' vulnerability in Rio Grande do Sul, Southern Brazil. *Revista de Saúde Pública*, 46(5), 886-893.
- Kapron, R. A. (2012). *História do trabalho dos caminhoneiros no Brasil: profissão, jornada e ações políticas*. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas/RS.
- Krawulski, E. (1998). A orientação profissional e o significado do trabalho. *Revista da Associação Brasileira de Orientadores Profissionais*, 2(1), 5-19.
- Lancman, S. (2004). *Saúde, trabalho e terapia ocupacional*. São Paulo: Roca.
- Lancman, S., Sznalwar, L. I., & Jardim, T. A. (2006). Sofrimento psíquico e envelhecimento no trabalho: um estudo com agentes de trânsito. *Revista de Terapia Ocupacional da Universidade de São Paulo*, 17(3), 129-136.
- Laville, A. (1995). Travail et âges, de la recherche à l'action. In J.C.de Marquié, D. Paumès, & S. Volkoff (Eds), *Le travail au fil de l'âge* (pp. 441-450). Toulouse: Octares Éditions.
- Laurell, A. S. (1982). La salud-enfermedad como proceso social. *Cuadernos Médico Sociales*, 19, 1-11.
- Lei n. 8.213, de 24 de julho de 1991 (1991). Dispõe sobre os Planos de Benefícios da Previdência Social e dá outras providências. Brasília, DF. Recuperado em 12 abril de 2012 de http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8213cons.htm.
- Lemos, L. C., Marqueze, E. C., Sachi, F., Lorenzi-Filho, G., & Moreno, C. R. d. C. (2009). Síndrome da apneia obstrutiva do sono em motoristas de caminhão. *Jornal Brasileiro de Pneumologia*, 35, 500-506.

- Leontiev, A. (1978). O homem e a cultura. In A. Leontiev, *O desenvolvimento do psiquismo* (pp. 279-302). Lisboa: Horizonte Universitário.
- Leplat, J. & Cuny, X. (1998). *Introdução à psicologia do trabalho*. (Helena Domingos trad.). Portugal: Fundação Calouste Gulbenkian.
- Lima, M. E. A. (2007). Contribuições da Clínica da Atividade para o campo da segurança no trabalho. *Revista Brasileira de Saúde Ocupacional*, 32 (115), 99-107.
- Lopes, G., Russo, I. C. P., & Fiorini, A. C. (2007). Estudo da audição e da qualidade de vida em motoristas de caminhão. *Revista CEFAC*, 9, 532-542.
- Lhuillier, D. (2011). Filiações teóricas das clínicas do trabalho. In P. F. Bendassoli, & L. A. Soboll (Orgs). *Clínicas do trabalho*. (pp. 22-58). São Paulo: Atlas.
- Macedo, D.C.F. (2014). *Representações sociais de conjugalidade e fibromialgia: desdobramentos na dinâmica conjugal do “provedor” e da “rainha” do lar*. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-Graduação em Psicologia da Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória/ES.
- Macorra, M.Z., & Flores, A.C. (2011). El papel del tiempo libre en la salud de un grupo de conductores de carga. *Salud de los trabajadores*, 19(1), 47-56.
- Maeno, M., Takahashi, M. A. C., & Lima, M. A. G. (2009). Reabilitação profissional como política de inclusão social. *Acta Fisiátrica*, 16 (2), 53-58.
- Maeno, M., & Vilela, R. A. G. (2010). Reabilitação Profissional no Brasil: elementos para a construção de uma política pública. *Revista Brasileira de Saúde Ocupacional*, 35 (121), 87-99.
- Masson, V. A., & Monteiro, M. I. (2010). Estilo de vida, aspectos de saúde e trabalho de motoristas de caminhão. *Revista Brasileira de Enfermagem*, 63, 533-540.
- Matos, M. I. S. de. (2000). *Meu lar é o botequim: alcoolismo e masculinidade*. São Paulo: Companhia Editora Nacional.
- Marx, K. (1980). *O capital (crítica da economia política)*: Livro I, vol. I (6ª ed.). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. (Originalmente publicado em 1867)
- Merlo, Á. R. C., & Mendes, A. M. B. (2009). Perspectivas do uso da psicodinâmica do trabalho no Brasil: teoria, pesquisa e ação. *Cadernos de Psicologia Social do Trabalho*, 12(2), 141-156.
- Ministério da Saúde. Conselho Nacional de Saúde (2012). *Resolução nº466/2012*. Recuperado em 07 de fevereiro de 2013 de http://conselho.saude.gov.br/web_comissoes/conep/aquivos/resolucoes/23_out_versao_final_196_ENCEP2012.pdf.
- Ministério da Previdência Social (2011). *Resolução nº. 160/PRES/2011*. Aprova o Manual Técnico de Procedimentos da Área de Reabilitação Profissional. Brasília, DF. Recuperado em 07 de fevereiro de 2013 de <http://www010.dataprev.gov.br/sislex/paginas/72/INSS-PRES/2011/160.ht>.

- Ministério da Previdência Social. (2012). Anuário estatístico da previdência social. Brasília, DF. Recuperado em 8 julho de 2014 de <http://www.previdencia.gov.br/estatisticas/aeps-2012-anuario-estatistico-da-previdencia-social-2012>.
- Molinié, A. F. (2003). *Âge et Conditions de Travail dans l'Union Européenne*. Dublin: Fondation européenne pour l'amélioration des conditions de vie et de travail. Office des publications officielles des communautés européennes.
- Moraes, T., & Pinto, F. (2011). O corpo nas atividades em trânsito: condutores profissionais e mobilização do corpo-si. *Cadernos de Psicologia Social do Trabalho*, 14(2), 279-294.
- Moreira, R. S., & Gadani, J. A. A. B. (2009). The prevalence of use of amphetamines by truckers passing through Dourados-MS City. *Interbio*, 2(3), 27-34.
- Moreno, C. R. D. C., & Rotenberg, L. (2009). Fatores determinantes da atividade dos motoristas de caminhão e repercussões à saúde: um olhar a partir da análise coletiva do trabalho. *Revista Brasileira de Saúde Ocupacional*, 34 (120), 128-138.
- Nardi, H. C. (1999). *Saúde, trabalho e discurso médico: a relação médico-paciente e o conflito capital-trabalho*. São Leopoldo: Unisinos.
- Nascimento, E. C. do, Nascimento, E., & Silva, J. de P. (2007). Uso de álcool e anfetaminas entre caminhoneiros de estrada. *Revista de Saúde Pública*, 41(2), 290-293.
- Navarro, V.L., & Padilha, V. (2007). Dilemas do trabalho no capitalismo contemporâneo. *Psicologia & Sociedade*, 19(1), 14-20.
- Natal, T., & Faiman, C. J. S. (2010). Repercussões do afastamento do trabalho na identidade de homens e mulheres - um estudo comparativo. *Saúde, Ética & Justiça*, 15(1), 16-27.
- Neri, M., Soares, W. L., & Soares, C. (2005). Condições de saúde no setor de transportes rodoviário de cargas e de passageiros: um estudo baseado na pesquisa nacional por amostra de domicílios. *Cadernos de Saúde Pública*, 21 (4), 1107-1123.
- Nunes, I. (2011). Acumulação de capitais e sistemas de transportes terrestres no Brasil. In A. G. Filho, & P. R. C. Queiroz (Orgs), *Transportes e formação regional contribuições à história dos transportes no Brasil* (pp. 11-39). Dourados (MT): UFGD Editora.
- Oliveira, D. C. D. (2008). Análise de conteúdo temático-categorial: uma proposta de sistematização. *Revista de enfermagem*, 16(4), 569-576.
- Oliveira, S., Alvarez, D., & Brito, J. (2013). A dimensão gestonária do trabalho: aspectos da atividade de cuidado. *Ciência & Saúde Coletiva*, 18(6), 1581-1589.
- Pasqua, I. C., & Moreno, C. R. C. (2003). Consumo de substâncias estimulantes e depressoras do sistema nervoso por motoristas de caminhão. *Nutrição Brasil*, 2 (1), 4-11.

- Paumès, D. (1995). L'expression du vieillissement au travail: présentation de deux études menées auprès de contrôleurs aériens. In J.C. Marquié, D. Paumès, & S. Volkoff (Eds.). *Le travail au fil de l'âge* (pp. 305-327). Toulouse: Octares Éditions.
- Penteado, R. Z., Gonçalves, C. G. d. O., Costa, D. D. d., & Marques, J. M. (2008). Trabalho e saúde em motoristas de caminhão no interior de São Paulo. *Saúde & Sociedade*, 17, 35-45.
- Perrier, A. (1997). De la valeur-travail au travail de valeur. In Y. Schwartz, *Reconnaissance du travail. Pour une approche ergologique* (pp. 105-122). Paris: PUF.
- Pope, C., & Mays, N. (2009). Métodos qualitativos na pesquisa em saúde. In: C. Pope, & N. Mays (Orgs.). *Pesquisa qualitativa na atenção à saúde* (pp.11-21). Porto Alegre: Artmed.
- Ramminger, T. (2011). Objeto de estudo ou matéria estrangeira?: contribuições da análise filosófica de Yves Schwartz para os estudos sobre o trabalho. *Cadernos de Psicologia Social do Trabalho*, 14, 1-12.
- Ramos, M. Z. (2005). Trabalho, subjetividade e reabilitação profissional: por uma genealogia dos modos de vida. Dissertação de mestrado não-publicada, Instituto de Psicologia, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre/RS.
- Ramos, M. P. (2006). Mobilidade Social. In: Siedenberg, D. R. (Coord.). *Dicionário do Desenvolvimento Regional* (pp.116-117). Santa Cruz do Sul: EDUNISC,
- Ramos, S. & Lacomblez, M. (2005). Envelhecimento, trabalho e cognição: 80 anos de investigação. *Laboreal*, 1 (1), 52-60. Recuperado em maio de 2014 de <http://laboreal.up.pt/revista/artigo.php?id=37t45nSU547112358869596471>.
- Ramos, M. Z., Tittoni, J., & Nardi, H. C. (2008). A experiência de afastamento do trabalho por adoecimento vivenciada como processo de ruptura ou continuidade nos modos de viver. *Cadernos de Psicologia do Trabalho*, 11 (2), 209-216.
- Ribeiro, M. A. (2007). Psicose e desemprego: um paralelo entre experiências psicossociais de ruptura biográfica. *Cadernos de Psicologia Social do Trabalho*, 10(1), 75-91.
- Ribeiro, F.H. (2008). *Análise da percepção das condições de trabalho, ambiente e saúde dos motoristas de caminhão em Rio Verde - GO*. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-Graduação em Ciências Ambientais e Saúde, Universidade Católica de Goiás, Goiânia/GO. 92 f.
- Robles, A., & da Silveira, J. (2009). Significados e repercussões do adoecimento relacionado ao trabalho para trabalhadores atendidos na perícia médica do Instituto Nacional de Seguridade Social. *Revista De Saúde Pública de Santa Catarina*, 2(1), 41-55. Recuperado em 24 de junho de 2014 de <http://esp.saude.sc.gov.br/sistemas/revista/index.php/inicio/article/view/39/64>
- Rosa, I. (2006). *Trilhando caminhos e perseguindo sonhos: histórias e memórias de caminhoneiros*. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia/SP. 206 f.

- Rosin-Pinola, A. R., Silva, C. P. de, & Garbulho, N. de F. (2004). Implicações psicossociais para o acidentado de trabalho reinserido no mercado de trabalho e desempregado. *Revista Brasileira de Orientação Profissional*, 5(2), 53-62.
- Rufino, A. (2011). Que espaço para a filosofia da técnica na análise do trabalho. *Trabalho & Educação*, 20(1), 115-121.
- Ruiz, V.R., & Araújo, A.L.L. de. (2012). Saúde e segurança e a subjetividade no trabalho: os riscos psicossociais. *Revista Brasileira de Saúde Ocupacional*, 37 (125), 170-180.
- Santos, M. M. (2007). *Transporte rodoviário de cargas no Brasil: transportadores e sindicalismo a partir dos anos 1990*. Dissertação de Mestrado, Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, SP. 178 f.
- Scalon, M. C. (1999). *Mobilidade Social no Brasil: Padrões e Tendências*. Rio de Janeiro: Revan: IUPERJ-UCAM.
- Scaramella, M. L. (2004). *Nessa longa estrada da vida: um estudo sobre as experiências dos caminhoneiros*. Dissertação de Mestrado, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas/SP. 140 f.
- Seligmann-Silva, E. (2011). *Trabalho e desgaste mental: o direito de ser dono de si mesmo*. São Paulo: Cortez.
- Schwartz, Y. (1996). Trabalho e valor. *Tempo social*, 8(2), 147-158.
- Schwartz, Y. (2000a). A comunidade científica ampliada e o regime de produção de saberes. *Revista do NETE/UFMG*, 7, 38-46.
- Schwartz, Y. (2000b). *Le paradigme ergologique ou un métier de Philosophie*. Toulouse: Octarès.
- Schwartz, Y. (2000c). Trabalho e uso de si. *Pro-posições*, 11(2), 34-50.
- Schwartz, Y. (2002). Disciplina epistêmica disciplina ergológica Paidéia e politéia. *Pro-posições*, 1(37), 126-149.
- Schwartz, Y. (2003). Trabalho e saber. *Trabalho & Educação*, 12 (1), 21-49.
- Schwartz, Y. (2005). Actividade. *Plur (e) al*, 1(1), 63-64. Recuperado em 21 de agosto de 2011 de <http://plureal.up.pt/revista/artigo.php?id=37t45nSU547112245:2:383381>.
- Schwartz Y. (2007). Un bref aperçu de l’histoire culturelle du concept d’activité. *@ctivités*, 4(2), 122-133. Recuperado em 25 março de 2013 de <http://www.activites.org>
- Schwartz, Y. (2010a). O homem, o mercado e a cidade. In Y. Schwartz, & L. Durrive (Orgs.), *Trabalho e ergologia: conversas sobre a atividade humana* (pp.249-273). Niterói: Eduff.
- Schwartz, Y. (2010b). O trabalho e uso de si. In Y. Schwartz, & L. Durrive (Orgs.), *Trabalho & Ergologia: conversas sobre a atividade humana* (pp.191-204). Niterói: Eduff.

- Schwartz, Y. (2010c). Uso de si e competência. In Y. Schwartz, & L. Durrieve (Orgs.), *Trabalho & Ergologia: conversas sobre a atividade humana* (pp. 205-221). Niterói: Eduff.
- Schwartz, Y. (2011a). Conceituando o trabalho, o visível e o invisível. *Trabalho, Educação e Saúde*, 2(1), 19-45.
- Schwartz, Y. (2011b). Qual sujeito para qual experiência?. *Revista Tempus Actas de Saúde Coletiva*, 5(1), 55-67.
- Simonelli, A. P., Camarotto, J. A., Bravo, E. S., & Vilela, R. A. D. G. (2010). Proposta de articulação entre abordagens metodológicas para melhoria do processo de reabilitação profissional. *Revista Brasileira de Saúde Ocupacional*, 35 (121), 64-73.
- Soares, L. B. T. (1991). *Terapia Ocupacional: lógica do capital ou do trabalho?* São Paulo: Hucitec.
- Souza, J. C, Paiva, T., & Reimão, R. (2008). Sono, qualidade de vida e acidentes em caminhoneiros brasileiros e portugueses. *Psicologia em estudo*, 13(3), 429-436.
- Souza, M. E. L., & Faiman, C. J. S. (2007). Trabalho, saúde e identidade: repercussões do retorno ao trabalho após afastamento por doença ou acidente, na identidade profissional. *Saúde, Ética & Justiça*, 12 (1/2), 22-32.
- Takahashi, M. A. B. C. (2006). *Incapacidade e previdência social: trajetória de incapacitação de trabalhadores adoecidos por ler/dort no contexto da reforma previdenciária brasileira da década de 1990*. Tese de Doutorado, Programa de Pós-Graduação, Faculdade de Ciências Médicas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas/SP.
- Takahashi, M. A. B. C., & Iguti, A. P. (2008). As mudanças nas práticas de reabilitação profissional da reabilitação no Brasil: modernização ou enfraquecimento da proteção social. *Caderno de Saúde Pública*, 24(11), 2661-2670.
- Takahashi, M. A. C., Kato, M., & Leite, R. A. O. (2010). Incapacidade e reabilitação profissional e saúde do trabalhador: velhas questões, novas abordagens. *Revista Brasileira de Saúde Ocupacional*, 35 (121), 7-9.
- Trindade, Z. A., Menandro, M. C. S., & Gianórdoli-Nascimento, I. (2007). Organização e interpretação de entrevistas: uma proposta de procedimento a partir da perspectiva fenomenológica. In: Rodrigues, M. M. P., Menandro, P. R. M. (Orgs.), *Lógicas metodológicas: trajetos de pesquisa em psicologia*. Vitória: GM Gráfica Editora.
- Trinquet, P. (2010). Trabalho e educação: o método ergológico. *Revista HISTEDBR On-line, (número especial)*, 93-113. Recuperado em 23 fevereiro de 2013 de <http://www.fae.unicamp.br/revista/index.php/histedbr/article/view/3432>.
- Teles, S. A., Matos, M. A. d., Caetano, K. A. A., Costa, L. A., França, D. D. d. S., Personi, G. C., et al. (2008). Comportamentos de risco para doenças sexualmente transmissíveis em caminhoneiros no Brasil. *Revista Panamericana de Salud Pública*, 24, 25-30.

- Teiger, C. (1992). Le travail, cet obscur objet de l'ergonomie. In colloque interdisciplinaire "travail: recherche et prospective" - theme transversal no 1 - concept de travail., *actes du colloque interdisciplinaire* (pp. 111-126). Lyon: CNRS, PIRTTEM, ENS.
- Terssac, G. (1995). Le travail organisé: Faut-il repenser le travail ?. *Actes du XXX Congrès de la Société d'Ergonomie de Langue Française*. France: Biarritz,
- Tittoni, J. (1999). *Trabalho e sujeição: trajetórias e experiências de trabalhadores demitidos no setor petroquímico*. Tese de Doutorado, Programa de Pós-Graduação em Sociologia, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, RS.
- Toldrá, R. C., Dalton, M. T. B., Santos, M. C. D. & Lancman, S. (2010). Facilitadores e barreiras para retorno ao trabalho: a experiência de trabalhadores atendidos em um Centro de referência em saúde do trabalhador-SP. *Revista Brasileira de Saúde Ocupacional*, 35 (121), 10-22.
- Ulhôa, M. A., Marqueze, E. C., Lemos, L. C., Silva, L. G. d., Silva, A. A., Nehme, P. & Moreno, C. R. d. C. (2010). Distúrbios psíquicos menores e condições de trabalho em motoristas de caminhão. *Revista de Saúde Pública*, 44, 1130-1136.
- Valla, V. V. (1999). Educação popular, saúde comunitária e apoio social numa conjuntura de globalização. *Caderno de Saúde Pública*, 15(2), 569-79.
- Vasconcelos, I., Lins, S. L. B., Vargas, G. C., & Ribeiro, K. C. S. (2010). Concepções de loucura em um traçado histórico-cultural: uma articulação com Construcionismo. *Mental*, 8, 49-63.
- Villarinho, L., Bezerra, I., Lacerda, R., Latorre, M. d. R. D. d. O., Paiva, V., Stall, R., & Hearst, N. (2002). Caminhoneiros de rota curta e sua vulnerabilidade ao HIV, Santos, SP. *Revista de Saúde Pública*, 36, 61-67.
- Vogel, L. (2001). La dimension de género en salud laboral. Primeras conclusiones de uma encuesta europea. Recuperado em 20 de junho de 2012, de <http://www.etuc.org/tutb/fr/femmes>.
- Wendler, E. A., Busato, C. R., & Miyoshi, E. (2003). Uso de anfetaminas por motoristas de caminhão para reduzir o sono. *Publicatio UEPG: Ciências Biológicas e da Saúde*, 9 (3/4), 7-14.
- Wisner, A. (2004). Questões epistemológicas em ergonomia e análise do trabalho. In F. Daniellou (Orgs.), *A ergonomia em busca de seus princípios: debates epistemológicos* (pp.29-55). São Paulo: Edgard Blücher.

APÊNDICE A - ROTEIRO DE ENTREVISTA

Roteiro de entrevista			
Entrevista nº		Data:	
I. Características do participante			
Iniciais:		Idade:	
Escolaridade:			
Município em que reside:			
Situação Conjugal:			
Possui filhos desta ou de outra união?			
Tipo de relação de trabalho:			
Renda Familiar:			
Qual nome da cidade onde nasceu?		() Z. Rural () Z. Urbana	
II. Trabalho			
Conte quando você começou a trabalhar como caminhoneiro e quais os motivos para o ingresso nessa profissão.			
Quais as tarefas demandadas a você quando estava trabalhando (além de dirigir)?			
Você considera que a partir deste trabalho também houve mudanças em seu corpo? Quais?			
Ao que você atribui essas mudanças?			
Como era a sua saúde quando trabalhava como caminhoneiro?			
III. Adoecimento			
Fale um pouco sobre quando começaram os problemas de saúde e como reagiu frente a isso.			
Quais atitudes tomadas por você quando começaram os problemas de saúde?			
Em sua opinião, por que você considera que ficou doente?			
Após tomar conhecimento desses problemas, quando você percebeu que era necessário interromper sua atividade de trabalho?			

IV. Afastamento do Trabalho
Por favor, fale sobre como ocorreu o processo de afastamento do trabalho?
Como se sentiu com o afastamento do trabalho?
Você acha que há algo de positivo nessa situação de afastamento?
O que aconteceu de pior a partir dessa situação?
V. Estratégias e Perspectivas
O que aconteceu com sua saúde depois do afastamento?
O quê ou quem tem lhe ajudado a lidar com esta situação? (Suporte social, instrumental e familiar).
Quais são suas perspectivas para o futuro, tem feito algum plano?
Sobre tudo isso, haveria ainda mais alguma coisa que gostaria de dizer?

APÊNDICE B - TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Pesquisa: A experiência de afastamento do trabalho em caminhoneiros no INSS
Pesquisador e responsável pela coleta dos dados: Livia Guimarães Delfino
Orientador: Prof. Dr. Thiago Drumond Moraes
Instituição: Programa de Pós-Graduação em Psicologia da Universidade Federal do Espírito Santo

Eu, _____, tendo sido convidado a participar como voluntário do estudo “**A experiência de afastamento do trabalho em caminhoneiros no INSS**”, recebi da pesquisadora Livia Guimarães Delfino, aluna do Programa de Pós-Graduação em Psicologia da Universidade Federal do Espírito Santo, as seguintes informações que me fizeram entender sem dificuldades e sem dúvidas os seguintes aspectos:

- Que a pesquisa tem como objetivo identificar e descrever as vivências e opiniões dos participantes acerca do afastamento do trabalho considerando a relação saúde-trabalho e os aspectos socioculturais.
- Que esse estudo é importante para ajudar os pesquisadores a compreender o tema e que seus resultados serão utilizados como base para capacitação de profissionais que atuam na área.
- Que esse estudo começou em “mês e ano” e terminará em “mês e ano”.
- Que o estudo será feito com entrevista baseada em roteiro estruturado, realizadas individualmente com cada participante e gravadas com minha autorização a partir do final da leitura deste termo.
- Que eu participarei das seguintes etapas: coleta de dados, através de entrevistas.
- Que serão fornecidos esclarecimentos sobre cada uma das etapas do estudo e que, a qualquer momento, eu poderei recusar a continuar participando do estudo e poderei retirar este consentimento, sem que isso me traga qualquer penalidade ou prejuízo.
- Que as informações conseguidas através da minha participação não permitirão a identificação da minha pessoa e que a divulgação dessas informações só será feita entre os profissionais estudiosos do assunto.
- Que os resultados dessa pesquisa poderão ser publicados em revistas científicas, com o objetivo de gerar novos conhecimentos para a capacitação de profissionais e que, nesta divulgação, a minha identificação não será possível.

Endereço dos responsáveis pela pesquisa

Universidade Federal do Espírito Santo - Programa de Pós-Graduação em Psicologia

Av. Fernando Ferrari, 514, Goiabeiras, CEP 29075-970, Vitória - ES.

Telefone para contato: 4009-2501 (Secretaria do Programa de Pós-Graduação em Psicologia/UFES)/ Divulgação dos resultados: contato pelos e-mails tdrumond@gmail.com e livia.gdelfino@gmail.com

ATENÇÃO: Caso você tenha dificuldade em entrar em contato com o pesquisador responsável, comunique o fato à Comissão de Ética em Pesquisa do pelo telefone 4009-2430 ou pelo e-mail cep.goiabeiras@gmail.com.

Vitória, ES, ____ de _____ de _____.

Livia G.Delfino

Participante

APÊNDICE C - ILUSTRAÇÃO DA 1ª TEMATIZAÇÃO REALIZADA PARA ANÁLISE DOS CONTEÚDOS

Ident.	Tema: Escolha Profissional
RJ	- Na época era a solução, né. Pouco estudo, né. Não tinha condição pra estudar, né, então, aí teve que abraçar esse lado.
SP	- Pra trabalhar na roça era pouca terra e não tinha como..., renda nenhuma, aí eu ti... partiu pra cidade. - Aí tirei a carteira, comecei a trabalhar com caminhão, com 19 anos eu parti pra estrada.
PE	- Eu gosto... Amo! ... Eu Amo, tá doido! .Tem coisa melhor no mundo não! Quem gosta..., faz porque gosta.
SC	- É porque eu gostava, é..., eu gostava de fazer isso, então o...E acho que é o sonho de toda criança, né, quando nasce é..., a gente dá o carrinho pra ele pra brincar.
MG	- Eu era vigilante, tomava conta de umas empresa aí, até que então, quando eu consegui a minha carteira, eu resolvi mudar de profissão pra ter um... Um ganho, um pouquinho melhor pra poder sustentar minha família...
GO	- Eu sou do interior, eu vim de classe baixa, né! - Da classe baixa, média baixa e conquistei trabalhando, eu comecei com trator em fazenda, trabalhei com muitos anos, na agricultura, depois, fui pra cidade e comecei é... com a carreira como caminhoneiro, né!
RN	- eu quando era criança... A gente sempre tem um sonho de alguma coisa, né! Eu toda vida gostei de carro, caminhão...
ES	- É porque eu era solteiro. E eu tinha vontade de viajar, conhecer o mundo.
RS	- É porque eu já, como eu disse, quando eu trabalhava na prestação de serviço da xerox do Brasil, tinha uma transportadora lá. - Então, eu dei seguimento a minha categoria, pra continuar trabalhando lá dentro.
MT	- Hum, fazer que nem o outro, era a única coisa boa que eu achei no momento, entendeu? Eu vim da roça, né? Vim do interior.
DF	- Na época era pra ganhar mais, né? - Eu acho que é feito assim: aquela pessoa que não tem estudo, e... pra ganhar um pouquinho a mais, o, não resiste geralmente ao caminhão, né? - Porque você ganha um pouco mais, e você tá aqui hoje, amanhã você tá lá em outro lugar... Conhece bastante estrada, conhece bastante, né?
PB	- Eu... é porque, quer dizer... Era a única profissão que não precisava de leitura, né!
PR	- Eu nunca fui fã muito de escola, entendeu? Aí, eu me afastei da escola com dezenove anos, que eu me casei com dezenove anos, entendeu? E a, nessa, profissão eu vi como um me, meio, né, pra mim ter um salário melhor, entendeu? Aí eu comecei a ver destino nessa área. Troquei minha CNH, fiz os cursos necessários, entendeu?